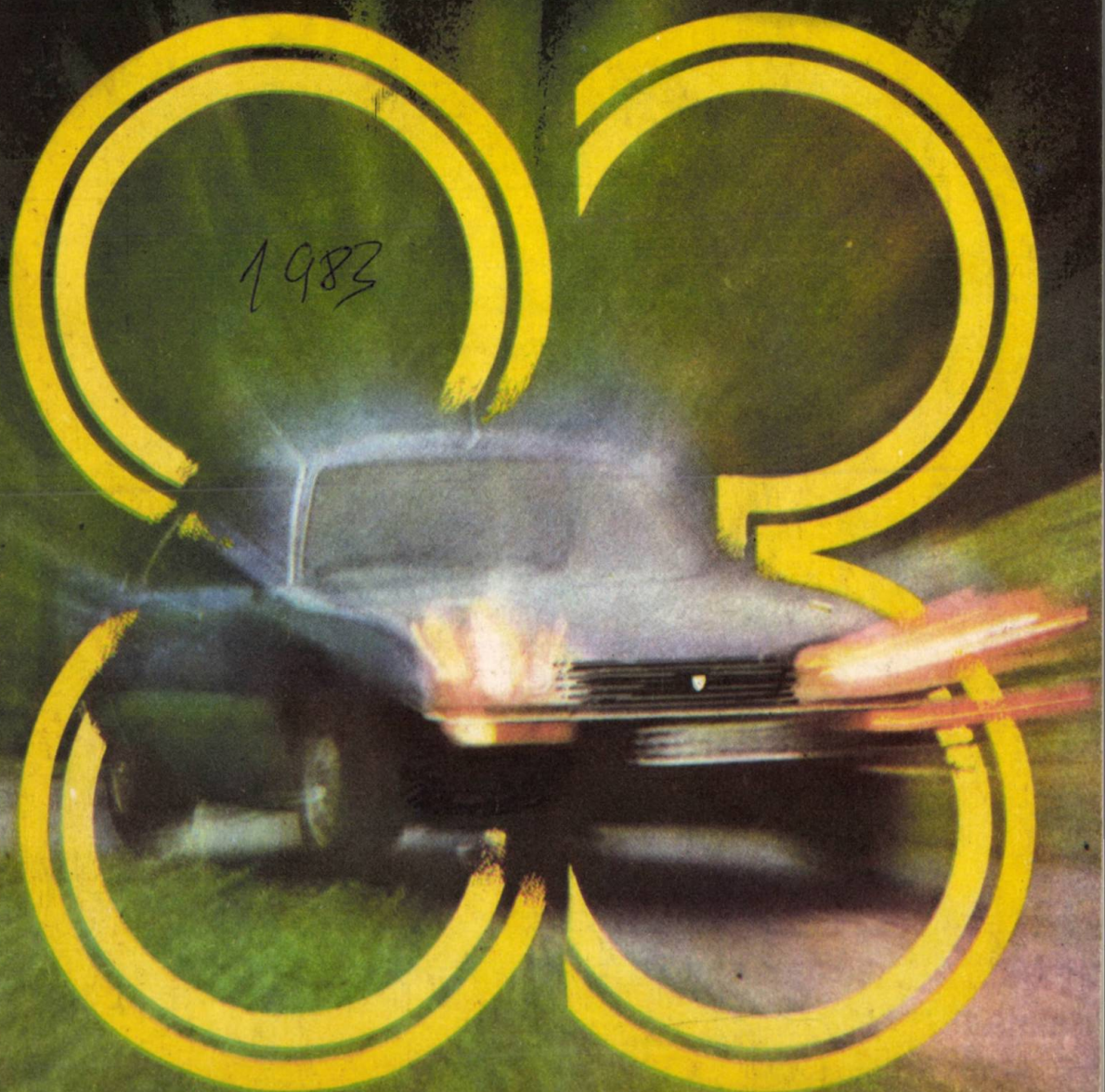
I 28266

ALMANAH AUTO

7832



1983

almanah auto

Lei 20

- IUL 2005

ÎN ALMANAH AUTO '83 SEMNEAZĂ:

■ CONSTANTIN ARAMĂ ■ ION BANU ■ ION DODU BĂLAN ■ VASILE BĂRAN ■ TRAIAN CANȚĂ ■ HORIA CONSTANTINESCU ■ NEAGU COSMA ■ PETRE CRISTEA ■ VASILE DOCHIA ■ GHEORGHE ENE ■ DORIN IANCU ■ PETRE IDRICEANU ■ VALERIAN IONESCU ■ DUMITRU LAZĂR ■ MIHAI MATEICIUC ■ ION D. MĂNOIU ■ ION MITRAN ■ OCTAVIAN NICULESCU ■ MIHAI NIEDL ■ ION PĂTRAȘCU ■ GEORGE POPA ■ OTTO REINDL ■ LIVIU ȘERBAN ■ MIHAI ȘERBAN ■ ALEXANDRU SOLOMONESCU ■ GHEORGHE SPRINȚEROIU ■ POMPILIU TEODOR ■ NICOLAE TOPOR

La mulți ani 1983

ALMANAH AUTO '83
Editat de redacția revistei AUTOTURISM

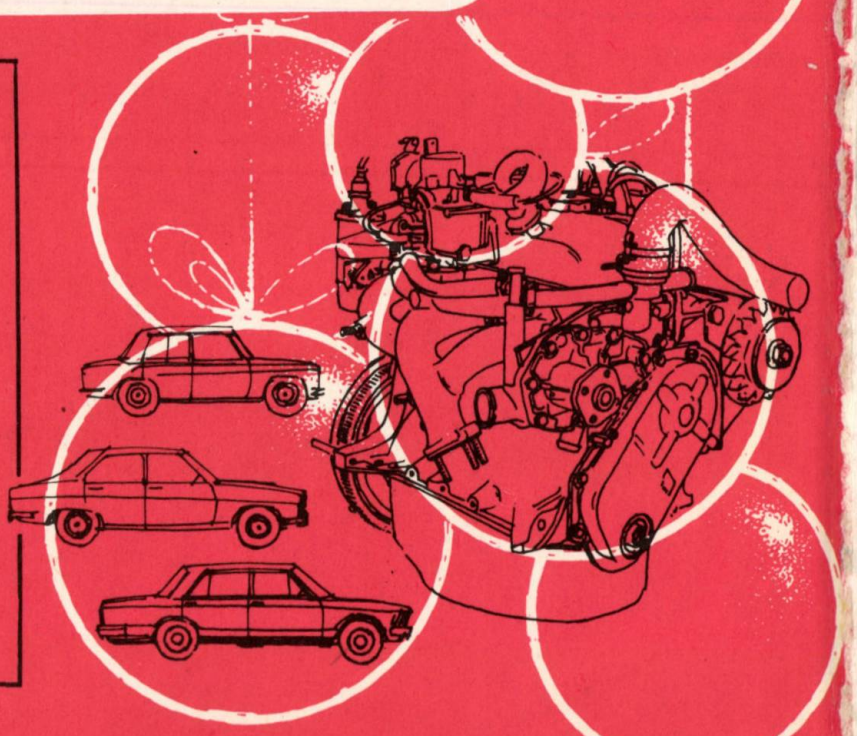
Redactor responsabil:
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și copertele I și IV:
NICOLAE NOBILESCU

Prezentarea tehnică:
N. DUMITRU

Secretar de redacție:
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul:
COMBINATUL POLIGRAFIC „CASA SCÎNTEII"



I 28266

ALMANAH AUTO '83

BIBLIOTECA „ASTRA"
SIBIU

45762.

„După cum ştiţi, la Congresul al XII-lea am stabilit ca, pînă în 1990, să realizăm independenţa energetică. Pe baza situaţiei actuale se poate aprecia că avem toate condiţiile pentru ca încă în 1985 să acoperim în întregime, din resursele interne, întregul consum de energie primară, să realizăm independenţa energetică.

Este necesar însă să intensificăm eforturile în vederea realizării programului privind energia. De asemenea, se impune să acţionăm cu mai multă hotărîre în direcţia reducerii consumului de combustibil şi energie. În mod deosebit, atrag atenţia asupra reducerii mai puternice a consumurilor industriale, a eliminării pierderilor la producerea şi distribuţia energiei, a perfecţionării tehnologiilor în industrie."

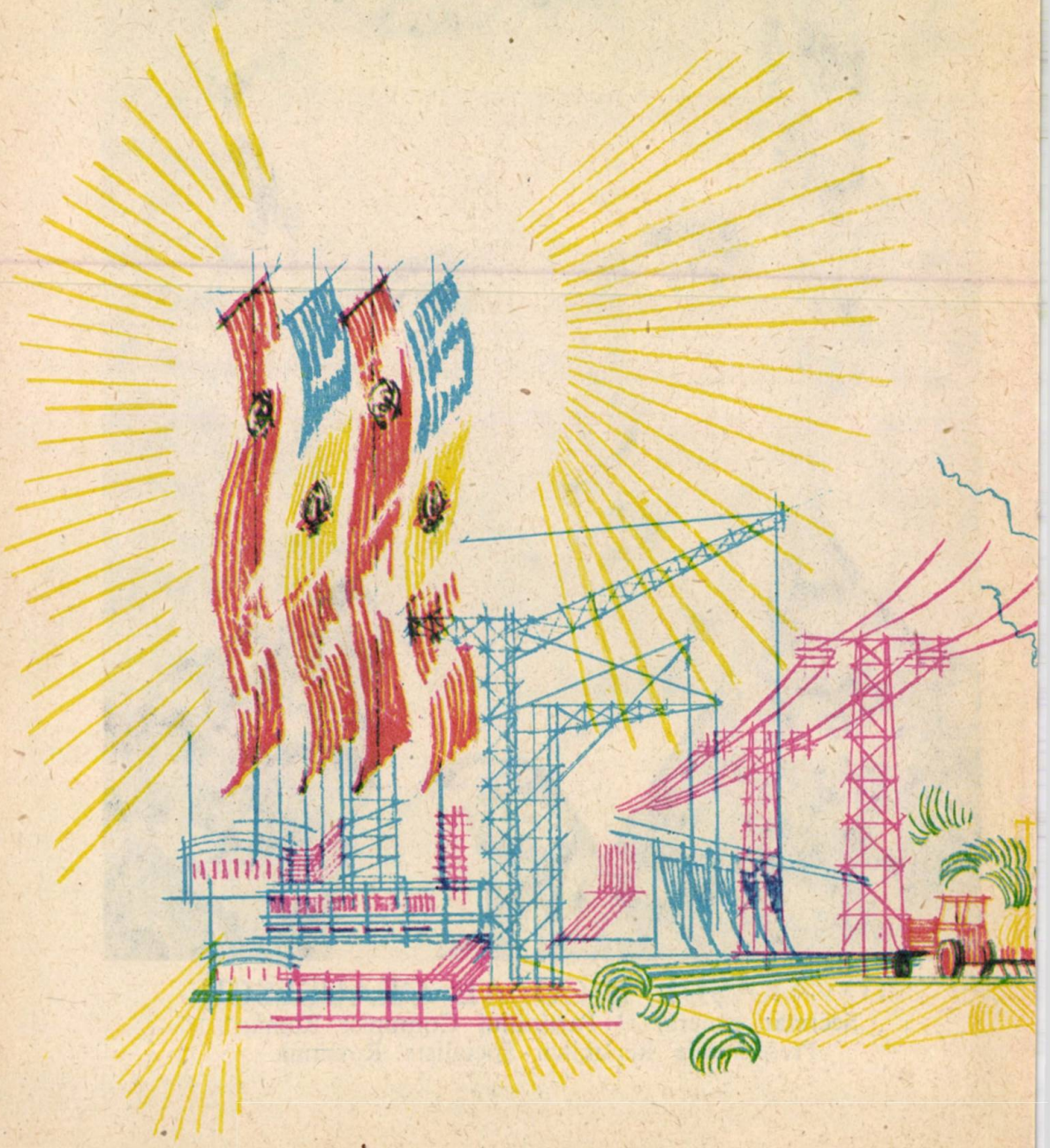
NICOLAE CEAUŞESCU

Din Expunerea prezentată la Plenara Comitetului Central al Partidului Comunist Român din 7–8 octombrie 1982

TOVARĂŞUL NICOLAE CEAUŞESCU

Secretar general al Partidului Comunist Român

Preşedintele Republicii Socialiste România

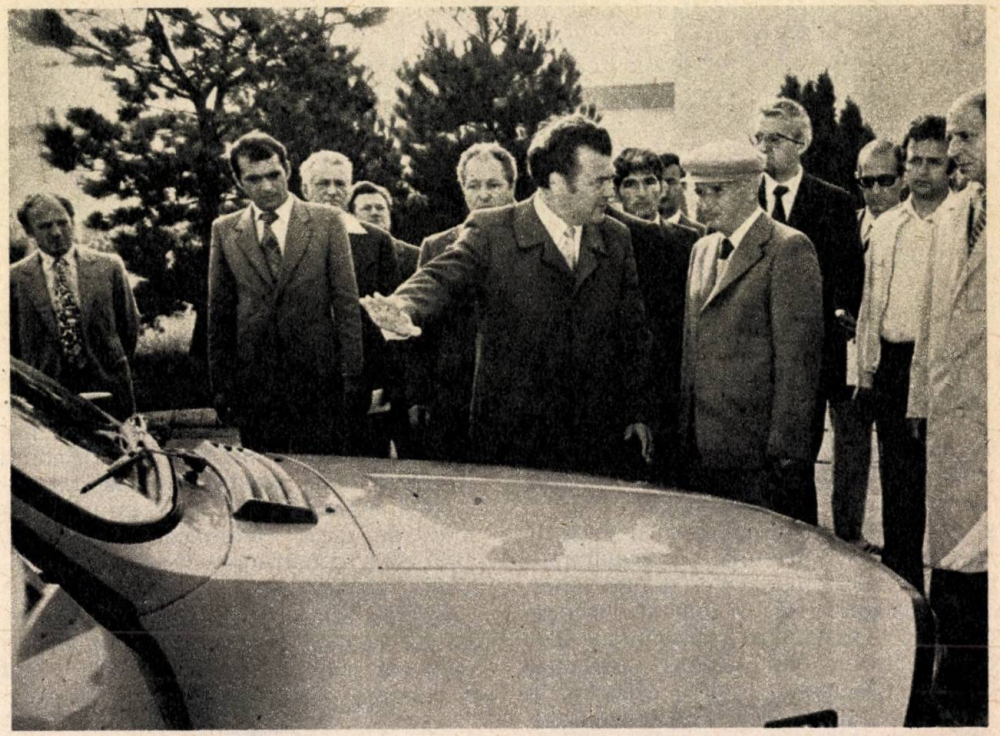


1983: NOI ORIZONTURI ALE CIVILIZAȚIEI SOCIALISTE PE PĂMÎNTUL PATRIEI

Activitatea economico-socială din 1983 – al treilea an al cincinalului – se află sub semnul efortului constructiv al întregului popor pentru înfăptuirea hotărîrilor Congresului al XII-lea și ale Conferinței Naționale a partidului. În fabrici și pe ogoare, pe șantiere și în mine, în laboratoare și instituții social-culturale, pretutindeni se muncește cu elan sporit, cu convingerea că, în lumina strategiei generale a partidului, a orientărilor date de secretarul său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu, marile obiective și sarcini ale anului 1983 – ce solicită desfășurarea unei munci energice, tenace, pline de răspundere – sînt, în același timp, deschizătoare de noi orizonturi pe meleagurile patriei noastre socialiste.

Într-adevăr, dezvoltarea economico-socială de la mijlocul cincinalului 1981–1985 are drept obiectiv central progresul neîntrerupt al economiei noastre naționale, ridicarea nivelului de trai material și spiritual al poporului, înaintarea fermă a României pe calea făuririi societății socialiste multilateral dezvoltate. Asemenea obiectiv are ca fundament trainic realizările remarcabile dobîndite în anii construirii noii orînduiri sociale în țara noastră, îndeosebi în domeniul industrializării, al creării unor ramuri de bază, puternice și moderne, cum sînt: construcția de mașini, metalurgia, chimia.

Faptele arată concludent că, într-o perioadă istorică scurtă, România a parcurs mai multe etape istorice și a trecut la făurirea societății socialiste multilate-



ral dezvoltate. Această epocă de profunde transformări revoluționare a însemnat înlăturarea proprietății capitalist-moșierești asupra mijloacelor de producție și a exploatării omului de către om, făurirea economiei socialiste unitare întemeiate pe proprietatea comună a oamenilor muncii, ca proprietate a întregului popor, și pe proprietatea cooperatistă, înfăptuirea principiului socialist de repartiție a produsului social și a venitului național în conformitate cu principiile eticii și echității noii orînduiri. Așa cum subliniază tovarășul Nicolae Ceaușescu, ***„dacă România, trecînd pe calea construcției socialiste, nu ar fi acționat pentru dezvoltarea puternică a forțelor de producție, pentru realizarea unei industrii moderne pe baza tehnicii celei mai avansate, am fi rămas în continuare o țară slab dezvoltată, dependentă de țările industrializate"***. Industrializarea a asigurat dezvoltarea puternică a forțelor de producție, transformarea României dintr-o țară cu o industrie slab dezvoltată și o agricultură înapoiată într-un stat industrial-agrar care în viitorii cîțiva ani urmează să treacă în rîndul statelor cu dezvoltare economică medie.

Întreaga evoluție a societății noastre, marile înfăptuiri din anii construcției socialiste relevă rolul determinant al dezvoltării forțelor de producție moderne care în condițiile noilor relații sociale au asigurat creșterea și diversificarea avuției naționale. Din 1950 și pînă în 1980, valoarea fondurilor fixe s-a mărit de 9 ori, iar drept consecință producția industrială a fost de 48 de ori mai mare, cea agricolă de circa 2,6 ori, venitul național pe locuitor ajungînd să fie astfel de 11 ori mai mare.

O expresie evidentă a dinamismului dezvoltării economiei naționale o constituie apropierea de țările dezvoltate economic în ce privește producția calculată pe locuitor la principalele produse industriale, ceea ce arată, o dată mai mult, justețea și eficiența politicii partidului de creștere impetuoasă a forțelor de producție pe temelia industrializării socialiste.

Iată de ce și în perspectivă, în concordanță cu orientările Programului partidului, cu hotărîrile Congresului al XII-lea și ale Conferinței Naționale din 1982, între obiectivele strategice prioritare se află întărirea și modernizarea forțelor de producție, dezvoltarea proprietății socia-

Dialog rodnic, indicații de mare însemnătate, cu prilejul vizitei tovarășului Nicolae Ceaușescu la Întreprinderea de Autoturisme Dacia Pitești.

Pe platforma din incinta Întreprinderii de automobile ARO Muscel-Cîmpulung secretarului general al partidului îi sînt prezentate familiile de autoturisme Aro 10 şi Aro 24.

liste în condiţiile adîncirii continue a democraţiei socialiste, muncitoreşti, creşterea continuă a eficienţei economice.

Obiectivele celui de-al treilea an al actualului cincinal ţin seama de sarcinile aprobate prin programele suplimentare din diverse domenii şi în special din acela al producerii energiei, se bazează pe capacităţile de producţie existente şi pe cele ce urmează a fi puse în funcţiune, pe rezultatele obţinute pînă în prezent. În acest context, este firesc, ştiinţific şi raţional ca pe un loc de frunte între sarcinile anului 1983 să se afle problemele energetice, dezvoltarea puternică a surselor proprii, astfel încît din resurse interne să se acopere peste 90% din necesarul de combustibil şi energie, iar pînă în 1985 – deci cu cinci ani mai devreme decît s-a prevăzut la Congresul al XII-lea al partidului – să se realizeze independenţa energetică a ţării.

În condiţiile unei economii mondiale zbuciumate, străbătută de crize, economia noastră naţională va fi marcată în noul an de o nouă şi puternică dezvoltare a bazei de materii prime şi materiale, precum şi de progrese mai substanţiale în domeniul reducerii consumurilor, creşterea gradului de valorificare a materiilor prime, al recuperării şi refolosirii materialelor, a pieselor şi subansamblelor, reducîndu-se, pe această cale, importul. Capătă astfel o tot mai mare însemnătate sporirea mai accentuată a productivităţii muncii, îmbunătăţirea calităţii tuturor produselor, repartizarea şi folosirea raţională a forţei de muncă, creşterea preocupărilor pentru calificarea şi ridicarea calificării oamenilor, mărirea beneficiilor şi rentabilităţii în toate întreprinderile şi ramurile de producţie.

Sub semnul înaltei eficienţe sînt dimensionate şi orientate sarcinile de plan în domeniul investiţiilor, al căror volum este în 1983 similar celui din 1982, sporind însă simţitor exigenţele faţă de modul de realizare a lucrărilor, acţionîndu-se ferm pentru concentrarea prioritară spre terminarea investiţiilor începute, spre punerea la timp în funcţiune a capacităţilor de producţie prevăzute şi atingerea cît mai grabnică a parametrilor tehnico-economici înscrişi în proiecte.

1983 urmează a marca noi şi însemnaţi paşi spre dezvoltarea intensivă şi multilaterală a agriculturii – ramură de

Dialogul a continuat în secția cutii de viteză.

bază a economiei noastre naționale. Potrivit cerințelor aprovizionării populației și industriei, precum și extinderii bazei furajere, planul prevede îmbunătățirea structurii culturilor, majorarea suprafeței însămînțate cu grîu, secară, orez, legume, creșterea simțitoare a recoltelor medii la hectar, dezvoltarea mai accelerată a zootehniei.

Înfăptuirea programului de dezvoltare economico-socială a țării este, în același timp, strîns legată de dezvoltarea susținută a activității de comerț exterior, lărgirea relațiilor economice și tehnico-științifice cu toate statele lumii, fără deosebire de orînduire socială. Prevederile vizînd această activitate de înaltă răspundere au fost astfel stabilite încît să fie puternic impulsionat exportul.

Se înțelege că marile obiective și sarcini din anul 1983 solicită desfășurarea unei munci energice, tenace, pline de răspundere în întreaga viață social-economică, perfecționarea activității la toate eșaloanele organismului social și sub toate aspectele, îmbunătățirea conducerii și planificării economiei naționale, a felului de a acționa în toate domeniile.

Anul 1983 este puternic marcat de faptul că actuala etapă semnifică un stadiu superior de afirmare a socialismului în toate sferele vieții sociale, de dezvoltare a noii orînduiri în toate compartimentele. În acest sens, direcțiile fundamentale ale actualului stadiu urmăresc realizarea simultană și în mod unitar a obiectivelor privind creșterea puternică, intensivă a forțelor de producție, crearea unei economii avansate, ridicarea la un nivel superior a eficienței întregii economii, dezvoltarea armonioasă a tuturor ramurilor economiei naționale, înflorirea științei, învățămîntului și culturii, creșterea bunăstării poporului, înfăptuirea repartiției bunurilor produse de societate în spiritul echității socialiste, perfecționarea relațiilor de producție și a organizării societății, a democrației muncitorești, crearea condițiilor optime pentru afirmarea personalității fiecărui cetățean.

Din orice unghi de vedere ar fi examinat, anul 1983 relevă noile orizonturi ale civilizației socialiste pe pămîntul patriei, îndemnînd la mobilizarea eforturilor întregului popor pentru împlinirea măreților săi idealuri.

ION MITRAN

START PENTRU OLTCIT

„Născut" într-o splendidă toamnă a anului 1982, în cea mai frumoasă şi modernă „casă" de pe platforma industrială a municipiului Craiova, autoturismul Oltcit a pornit deja la drum. Pe drumul afirmării şi consacrării ca mesager reprezentativ al industriei româneşti de automobile.

Realizat în colaborare cu firma franceză Citroën, Oltcit-ul este fructul unui uriaş efort din partea constructorilor şi beneficiarului, este diamantul unei tehnici de vîrf în domeniul fabricaţiei de automobile. Datorită caracteristicilor sale tehnice, întregului ansamblu de soluţii utilizate, autoturismul Oltcit este un produs de calitate, competitiv, care se impune prin performanţe ridicate şi un confort sporit, printr-o excelentă ţinută de drum, precum şi o durabilitate în exploatare.

Pentru început, autoturismul Oltcit este realizat în două variante: SPECIAL de 652 cmc şi CLUB de 1129 cmc. Întrucît cititorii revistei „Autoturism" şi ai Almanahului Auto cunosc fişele tehnice ale celor două modele, în rîndurile ce urmează ne oprim numai asupra unor elemente constructive moderne folosite în producţia de serie:

APRINDEREA ELECTRONICĂ INTEGRALĂ. Această instalaţie, folosită pentru motorul de 652 cmc, a fost testată de firma Citroën pe motoarele Visa. Instalaţia cuprinde doi senzori magnetici care sînt plasaţi pe volanta motorului. Impulsurile primite de aceştia sînt transmise unui microprocesor care comandă scînteia la bujii, simultan, în funcţie de turaţia motorului. Totodată, o capsulă vacuumatică, care are legătură cu galeria de admisie, modifică curba de avans în funcţie de sarcina motorului, tot prin intermediul acestui microprocesor. Aşadar, avem de a face cu o simplificare în activitatea de întreţinere a sistemului de aprindere şi de o evidentă ameliorare a procesului de ardere a amestecului carburant, fapt ce contribuie la reducerea consumului.

Un alt element constructiv inedit este PLASAREA DISCURILOR DE FRÎNĂ, din faţă, la ieşirea semiaxelor planetare din cutia de viteze şi nu la roată. Această soluţie oferă posibilităţi mai bune pentru răcirea componentelor sistemului de frînare, de majorare a discurilor, fără mărirea diametrului jantelor, de evitare a accesului particulelor dure, aruncate de roată, între placheţi şi discuri, de reducere a maselor nesuspendate.

Autoturismul Oltcit, realizat la Craiova, are, de asemenea, UN BORD MODERN, cu comenzi ergonomice şi multiple semnale martor. Comenzile instalaţiei electrice de semnalizare, iluminare a drumului şi de ştergere a parbrizului, grupate într-un sistem ingenios de întrerupătoare şi comutatoare, se pot face de către conducătorul auto cu multă uşurinţă, păstrînd controlul volanului.

Cele două modele Oltcit, dispun de aceeaşi caroserie (berlină cu trei uşi, din care una pentru portbagaj) cu 5 locuri. În ce priveşte motoarele cu care sînt dotate, acestea diferă atît din punctul de vedere al cilindreii, cît şi al construcţiei. Motorul de 652 cmc are doi cilindri opuşi sau boxeri, în patru timpi, iar motorul de 1129 cmc, patru cilindri opuşi şi instalaţia de aprindere clasică, cu ruptor. Ambele motoare sînt răcite cu aer, de către o suflantă.

Puterea motorului de pe Oltcit Special este de 34 C.P. (DIN) la 5250 rot/min, iar al Oltcit Club de 56,5 C·P· (DIN) la 6250 rot-/min. Raportul volumetric al celor două motoare este de 9:1, fapt ce impune utilizarea exclusivă a benzinei cu C.O.98. Oltcit-ul Special are o viteză maximă de 120 km/h şi Clubul de 149 km/h. Consumul de benzină la 100 km, cu o viteză de 90 km/h este de 5,7 l pentru Special şi de 6,7 l pentru Club.

Vasile DOCHIA

INDUSTRIA ROMÂNEASCĂ DE AUTOMOBILE — O PREZENȚĂ NOTABILĂ LA T.I.B. '82

Tîrgul Internațional București s-a impus ca o importantă manifestare economică și comercială, o expresie concretă a dorinței României de a participa la schimbul de valori mondiale, de a intensifica pe multiple planuri cooperarea internațională. Cea de-a VIII-a ediție a T.I.B. s-a desfășurat sub auspiciile favorabile ale politicii generale interne și externe promovată de partidul și statul nostru, personal de președintele Nicolae Ceaușescu, care acordă o atenție deosebită dezvoltării și diversificării pe multiple planuri a relațiilor economice cu toate țările lumii, indiferent de orînduirea socială, pe baza respectării ferme a principiilor independenței și suveranității naționale, egalității în drepturi, neamestecului în treburile interne și avantajului reciproc. Desfășurată sub deviza „Comerț-cooperare-dezvoltare", această prestigioasă manifestare economică internațională a polarizat interesul unui mare număr de specialiști români și oameni de afaceri de peste hotare, al publicului larg.

Printre exponatele prezentate de întreprinderile producătoare și exportatoare din România — exponate care au înfățișat un amplu tablou al capacității și forței creatoare a poporului nostru, al dinamismului industriei naționale, puternic angajată pe calea modernizării, a ridicării calității și competitivității produselor — la loc de cinste s-au situat și realizările industriei românești de automobile.

Dominînd platformele exterioare ale Pavilionului central din cadrul Complexului expozițional „Casa Scînteii", produsele industriei românești de automobile au impresionat prin nivelul lor tehnic, prin diversitatea modelelor prezentate și gigantismul unor autobasculante de 20, 27 și 55 tone, precum și a autobasculantei Diesel-electrică de 110 tone, produsă de Întreprinderea Mecanică Mîrșa — Sibiu.

Cu o paletă bogată de noutăți în ce privește confortul, ținuta de drum și un consum cît mai redus de combustibili, constructorii piteșteni au prezentat noile modele din familia „Dacia" care vor ieși, în 1983, de pe banda de montaj. Printre acestea s-au impus Dacia 1310 cu motor Diesel, Dacia 1320 și 1420, berlină și break, Dacia 1310 sport — modele prezentate în paginile revistei „Autoturism" — precum și autocamioneta Dacia 1304.

Vizitatorii români și străini au admirat, cu același interes, autoturismele de mic litraj fabricate la Craiova: Oltcit Special de 650 cmc și Oltcit Club de 1129 cmc, modele, prezentate pe larg în paginile revistei noastre și ale Almanahului Auto'82.

Sugestiv pentru progresul tehnic realizat de industria noastră de autovehicule, s-au prezentat cunoscutele autoturisme din familia ARO, realizate de Întreprinderea Muscel Cîmpulung. Vizitatorii au avut posibilitatea să cunoască varianta de lux a autoturismului ARO 10, cu motor de Dacia, modelele ARO 240 cu motor Diesel, precum și autocamionetele ARO 320 și 322 Diesel.

Liviu ȘERBAN

20t.
27t.
55
ROMANIA

OLTCIT
CLUB 1550

ROMANIA

DACIA 1300

REFLECȚII

de Ion Dodu-BĂLAN

Mă duce gîndul în anii copilăriei mele, pe fermecătoarele plaiuri hunedorene, pe drumurile şi drumeagurile pe unde şi-au purtat paşii oştirile lui Decebal şi Traian, ale lui Mihai Viteazul, paşii lui Horia şi ai lui Iancu, ai ţăranilor care au scormonit şi au trudit pămîntul vreme de mii de ani, ai muncitorilor din uzinele de la Hunedoara, Călan şi Orăştie, ai minerilor din minele de cărbuni şi de aur, ai moţilor cu care încărcate cu doniţi şi cu ciubăr şi mai ales cu jale şi amărăciune fără leac. Mă duce gîndul pe drumurile bătute de paşii lui Şerban, fiul lui Coresi, ai lui Nicolae Olahus, Ion Budai Deleanu, Aurel Vlaicu — oameni aleşi ai neamului nostru care au realizat cu puterea minţii ceea ce nu s-a putut înfăptui cu sabia într-o zbuciumată şi măsteră istorie. Mă uit prin vreme, pe drumurile şi drumeagurile copilăriei şi adolescenţei mele şi văd căruţe trase de cai, care trase de vaci şi boi, cîte o teleagă umilă tîrîtă de un măgăruş, pîlcuri de oameni cu desagi grei pe umeri, îndreptîndu-se, pe jos, spre oraş în zilele de tîrg. Rar, foarte rar, se putea zări automobilul unui doctor chibzuit sau al primarului de la Orăştie. Atunci, automobilele din judeţ se puteau număra pe degetele unei singure mîini. La o zi fixă — mi se pare miercurea — venea în sat un fel de dubă, căreia îi ziceau Discomu, aducînd tutun de categoria a III-a, ţigări plugare, chibrituri sau lemnuşe cum li se spune pe la noi.

Cu sinceră emoţie îmi aduc aminte de o întîmplare deosebit de semnificativă. Intrarea atît de rară în sat a Discomului crea la unii copii o nespusă spaimă. Un prieten şi coleg de-al meu, cum auzea claxonul sau zgomotul motorului, o lua la fugă prin grădini ca muşcat de streche. Fugea de nu i se vedeau picioarele de frică să nu-l „mănînce" automobilul. Vremea a trecut şi a adus cu ea mutaţii incredibile şi profund semnificative. Vremea şi revoluţia noastră socialistă, căci fără ea puţine lucruri s-ar fi schimbat au produs mutaţii spectaculoase. Copilul acela înspăimîntat de *motor* (cum spuneam cu toţii automobilului) e acum un strălucit inginer care domină tainele tehnicii, care intră duminica în sat cu autoturismul Dacia atît de firesc încît se vede limpede că a uitat amintirea hazlie din copilărie.

În satul în care odinioară „patru boi legănau caru", în care intrau, de cîteva ori pe an, două automobile de la oraş, în ultimii douăzeci de ani, tot la a doua casă intră, cel puţin duminicile şi sărbătorile legale, cîte o Dacie. Fireşte, nu atît ţăranii sînt proprietarii maşinilor, ci copiii şi nepoţii lor muncitori, tehnicieni şi ingineri la fabricile şi uzinele din jur. Dacă s-ar scula din mormînt un mort de acum douăzeci de ani, nu i-ar veni să creadă şi ar fugi îngrozit ca prietenul meu din copilărie. Intrarea şi plecarea maşinilor din sat e un spectacol splendid şi grăitor pentru mutaţiile petrecute în structura societăţii noastre. Dacă mai la început a avea autoturism părea un fel de lux şi de grandomanie, acum oricui — aşa cum era de aşteptat — i se pare un lucru foarte firesc, un semn de progres şi de civilizaţie, un mod de a ţine pasul cu vremea.

În contextul dezvoltării fără precedent a industriei socialiste, ţara noastră, muncitorii şi inginerii ei, ţăranii de odinioară, produc alături de tractoare, autocamioane, maşini unelte şi autoturisme. Competitive pe plan mondial, solicitate şi apreciate în întreaga lume. Am avut prilejul să trec prin capitalele multor ţări şi mi se umplea inima de bucurie zărind Daciile noastre alergînd alături de cele mai renumite mărci de automobile de pe toate continentele. Mi se păreau nişte tulburătoare simboluri ale devenirii noastre istorice, care ne arată limpede că românul are mare vocaţie ştiinţifică şi tehnică. Vrînd, nevrînd gîndul îmi fugea pe plaiurile copilăriei mele, pe drumurile şi drumeagurile hunedorene şi vedeam oamenii mergînd în pîlcuri, pe jos, la tîrg, cu căruţe şi în care puse în mişcare parcă mai mult de puterea cîntecului decît a vitelor. Nu erau de vină oamenii, ci vremurile. Schimbarea vremurilor a schimbat şi la noi destinul oamenilor, înfrumuseţîndu-le şi îmbogăţindu-le viaţa. Fireşte, nu e totul să ai un autoturism, cum nu era pe vremuri totul să ai o căruţă cu cai. Trebuie să ştii să profiţi de el nu numai pentru trup, ci şi pentru suflet, aşa cum arătam într-un articol publicat în Almanahul de anul trecut. Automobilul trebuie să ne ducă în

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

DIVERSIFICAREA SERVICIILOR OFERITE MEMBRILOR A.C.R.

NEAGU COSMA
prim-vicepreşedinte al Automobil Clubului Român.

Acum, la obişnuita oră a întocmirii bilanţurilor, ca mesager al Consiliului de Conducere al Automobil Clubului Român sînt onorat de a mă prezenta la întîlnirea cu dv., stimaţi automobilişti, prin intermediul Almanahului auto — o altă constantă a activităţii asociaţiei noastre care tinde să intre în tradiţie. Desigur că o întîlnire directă cu dv. s-ar concretiza într-un schimb fructuos de idei, de impresii şi de sugestii, dar cum acest lucru este, deocamdată, greu de organizat, ne vom limita la a vă prezenta cîteva din realizările concrete ale asociaţiei noastre, în ce priveşte consolidarea Automobil Clubului Român şi, îndeosebi, diversificarea serviciilor oferite membrilor A.C.R.

CONSOLIDAREA BAZEI MATERIALE

În anul 1982 s-au împlinit 15 ani de la reorganizarea asociaţiei noastre automobilistice, corespunzător dezvoltării economico-sociale a patriei. Noile condiţii în care ne-am desfăşurat activitatea au asigurat o continuă ascensiune a fenomenului automobilistic românesc. Consiliul de Conducere al A.C.R. a hotărît ca 1982 să devină, prin realizările dobîndite în perioada anterioară, anul încheierii primei perioade de consolidare a bazei materiale şi anul trecerii la o nouă etapă, superioară, aceea a diversificării prestărilor destinate membrilor săi şi a creşterii amplitudinii registrului de activităţi specifice la care participarea directă a cît mai mulţi automobilişti să fie maximă.

Noilor construcţii realizate în anii anteriori li s-au alăturat, în anul 1982, o serie de alte moderne staţii de asistenţă tehnică, proprietate A.C.R. Au fost definitivate lucrări de investiţii în judeţele Buzău, Bacău, Bistriţa-Năsăud, Cluj, Dîmboviţa, Dolj, Neamţ, Sibiu şi Suceava. Prin aceste realizări putem spune că nu există nici un judeţ care să nu aibă măcar o investiţie cu specific automobilistic finalizată sau în curs, foarte avansat, de execuţie. Totodată, anul 1982 îl putem considera,

cultură şi în civilizaţie, trebuie să ne ajute să ne lărgim orizontul de cunoaştere, să ne descoperim istoria, să vedem realizările prezentului, să ne cunoaştem ţara, monumentele de cultură şi oamenii ei.

Automobilul trebuie să ne modeleze, să ne schimbe comportamentul şi limbajul — căci nu-i firesc să înjuri — de pildă — la volan ca un birjar. Nu e un simplu joc de cuvinte. E istoria unui drum al conştiinţei, semnul înălţării noastre sociale şi istorice.

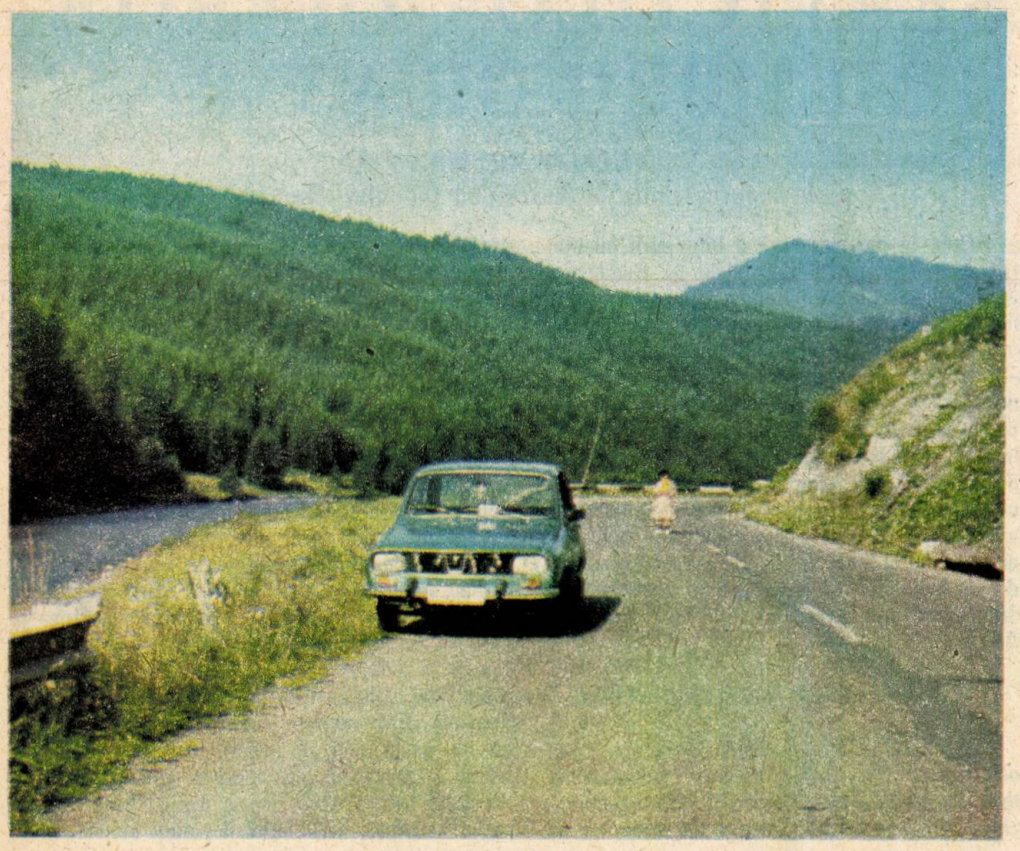
Avînd-o şi instalîndu-te în ea, maşina te obligă să te gîndeşti la cel ce n-o are sau se află atunci pe jos. Un bun simţ elementar ne spune că în această ecuaţie socială cel care trebuie să aibă întîietate la drum, la trecerea de pietoni sau în alte împrejurări este cel ce merge *pe jos*. Înlesnindu-ne viaţa, automobilul ne creează mari obligaţii şi responsabilităţi faţă de viaţa altora pe care nu le putem onora decît respectînd legile circulaţiei, buna cuviinţă şi tradiţionala omenie românească.

Chiar cînd sîntem beneficiarii unor lucruri foarte moderne nu trebuie să uităm valorile tradiţiei, căci iată o asemenea tradiţie, fixată într-un text de lege în anul 1865 şi reflectată într-un Regulament de circulaţie al fiacrelor în oraşul Giurgiu sună foarte actual şi astăzi. Articolul 15 al pomenitului Regulament obliga pe orice conducător de trăsură: „a cumpăni caii cel puţin cu 25 paşi cînd vreun om s-ar afla trecînd drumul în curmeziş", „a nu merge pe stradă decît în trapul cailor", „a nu astupa drumul oprindu-se pe stradă sau pe dinaintea cîrciumelor", „a avea mare băgare de seamă ca să nu stropească de noroi pe oamenii ce circulă".

Dacă pentru unul sau doi „Cai Putere" buna noastră tradiţie şi omenie românească cerea asemenea răspunderi, cu atît mai mult se impun ele pentru cel ce conduce zeci şi sute de „Cai Putere".

Omul de azi e cultivat şi civilizat şi poate face faţă obligaţiilor pe care le incumbă conducerea unei maşini.

O pauză în apropierea rîului Bistriţa este binevenită. Pe traseul Iacobeni — Pasul Prislop, turistul automobilist întîlneşte una din cele mai frumoase zone peisagistice ale ţării noastre.



fără teama de a greşi, anul consacrării definitive a filialei orăşeneşti ca nuleu de mare viabilitate în activitatea asociaţiei. În multe cazuri aceste unităţi se apropie, prin dotare materială, prin calitatea prestaţiilor şi multitudinea acţiunilor întreprinse, de performanţele filialelor judeţene. Asemenea filiale ca cele din Turda, Dej, Gherla, Moreni, Mediaş, Cîmpulung Moldovenesc, Roman, Cîmpina, Hunedoara, Petroşani, Paşcani, Rădăuţi şi Gh. Gheorghiu-Dej, ca să enumer doar cîteva din acestea, se constituie în puternice centre automobilistice ale asociaţiei noastre.

LĂRGIREA ARIEI DE CUPRINDERE ÎN ASOCIAŢIE

Realizarea unei baze materiale moderne a facilitat introducerea unor noi prestaţii specifice în activitatea generală a Automobil Clubului Român. Comitetul Executiv al A.C.R. a ridicat, însă, şi mai sus stacheta exigenţelor, solicitînd compartimentelor operative din Administraţia Centrală şi, implicit, activelor obşteşti şi retribuite din unităţile teritoriale nu numai diversificarea prestaţiilor pentru automobilişti, ci şi deschiderea de noi porţi de intrare în Automobil Clubul Român pentru alte categorii de pasionaţi ai vehiculelor motorizate sau chiar nemotorizate. Astfel, s-a preconizat organizarea, în staţiile de asistenţă tehnică ale A.C.R., a unor boxe în care să se asigure repararea şi întreţinerea bicicletelor pentru membrii asociaţiei iubitori ai acestei forme de mişcare. Tot în acest an s-a organizat asistenţa tehnică specializată pentru toate categoriile de vehicule autopropulsate pe două roţi. Pentru o şi mai pronunţată apropiere a tineretului de asociaţie, Automobil Clubul Român a achiziţionat un considerabil număr de karturi pe care le-a repartizat unităţilor teritoriale care le vor folosi în activitatea de instruire în conducerea autovehiculelor. În sfîrşit, conducerea asociaţiei a hotărît înfiinţarea şi organizarea primelor baze nautice în cadrul filialelor din judeţele situate pe malurile unor fluvii, rîuri navigabile sau lacuri de mari suprafeţe. Prima bază nautică a A.C.R. a fost

În plină viteză, spre o nouă depanare a unui automobilist membru A.C.R., rămas în pană cu maşina pe şosea la km...

BUZĂU. Stația de asistență tehnică a filialei județene A.C.R.

PLOIEȘTI. Stația de asistență tehnică a filialei județene A.C.R.

PIATRA NEAMȚ. Stația de asistență tehnică a filialei județene A.C.R.

dată în folosinţă la Brăila în luna iulie, dată la care au fost „lăsaţi la apă" primii opt module-ponton, din totalul de douăzeci, cît va totaliza, în primăvara anului 1983, acest frumos obiectiv. Capacitatea actuală a bazei nautice de la Brăila este de 145 bărci cu motor, iar capacitatea finală va fi de peste 400 ambarcaţiuni. În prezent, în evidenţa Căpităniei portului Brăila figurează deja 325 ambarcaţii cu motor şi peste 800 bărci cu rame.

Deoarece organul de Căpitănie din cadrul Inspectoratului Navigaţiei Civile a preconizat instituirea obligativităţii pregătirii organizate a candidaţilor pentru obţinerea permisului de conducere a bărcilor cu motor pe Dunăre, asociaţia noastră a încheiat o convenţie cu organul de coordonare fluvială prin care s-a statuat ca respectivele cursuri să fie oganizate de către A.C.R. Instructorul care va asigura şcolarizarea candidaţilor pentru permisul de conducere a bărcilor cu motor va fi un activist retribuit de A.C.R. În afară de aceste prestaţii, Automobil Clubul Român, prin intermediul staţiei de asistenţă tehnică, va asigura, în condiţiile prevăzute de legislaţia în vigoare, efectuarea operaţiilor de verificare tehnică anuală a ambarcaţiunilor cu motor care aparţin membrilor noştri.

Rămînînd în aceeaşi zonă de activitate, dorim să mai menţionăm că asociaţia noastră va organiza, pentru posesorii de bărci cu motor, concursuri distractiv-sportive, de îndemînare şi de pescuit din barcă, atît pe Dunăre, cît şi în Balta Brăilei şi Delta Dunării. Vor fi, credem, unele dintre cele mai solicitate acţiuni din evantaiul destul de amplu al noilor prestaţii pe care Automobil Clubul Român le pune la dispoziţia membrilor săi.

DIVERSIFICAREA PRESTAŢIILOR AUTOMOBILISTICE

Noile staţii de asistenţă tehnică ne oferă posibilitatea amenajării unor spaţii de lucru pentru desfăşurarea unor activităţi specifice noi. Spre exemplu, în Bucureşti, în cadrul staţiei de asistenţă tehnică din str. Iacob C. Negruzzi a fost organizată o secţie în care lu-

MEDIAŞ (jud. Sibiu). Staţia de asistenţă tehnică a filialei orăşeneşti. A.C.R.

crează specialişti electronişti în a căror competenţă intră şi montarea pe autoturisme a casetofoanelor, aparatelor de radio şi a antenelor acestora, a dispozitivelor antifurt sau a aparaturii de bord suplimentare (turometre, termometre, manometre etc.). Astfel de prestaţii vor fi oferite, în anul viitor, şi în cadrul staţiilor de asistenţă tehnică din alte judeţe ale ţării. Noi prestaţii pentru membrii asociaţiei s-au extins atît în domeniul operaţiilor specifice de „service": schimbarea uleiului la motor şi a valvolinei din cutia de viteze, cît şi în cel al operaţiilor auxiliare de întreţinere curentă: schimbarea pneurilor uzate cu altele noi şi efectuarea echilibrării roţilor (după rodarea anvelopelor), precum şi operaţii de vulcanizare a camerelor de aer.

Unele filiale oferă în cadrul staţiilor de asistenţă tehnică, prestaţii de mare utilitate: efectuarea reviziilor tehnice periodice, conform procesului tehnologic şi la intervalele indicate de uzinele constructoare, montarea corectă a farurilor suplimentare (proiectoare, faruri de ceaţă, lămpi pentru mersul înapoi), protecţii anticorozive şi antifonice ale caroseriilor autoturismelor, precum şi reparaţii, modificări şi înlocuiri de tapiţerii auto. Sîntem convinşi că de un interes deosebit se vor bucura, din partea membrilor noştri, noile prestaţii vizînd remedierea, formarea şi încărcarea bateriilor de acumulatoare, ca şi repararea radiatoarelor de răcire a motoarelor.

Dintre prestaţiile noi pe care asociaţia noastră le pune la dispoziţia membrilor săi, menţionăm operaţiile care se efectuează în afara staţiilor de asistenţă tehnică ale A.C.R. şi anume: conservarea (la domiciliu) autoturismelor în perioadele de neutilizare şi pregătirea autoturismelor pentru repunerea acestora în exploatare după perioada de „conservare". În anul 1982 am iniţiat, cu rezultate ce ne îndrituiesc să amplificăm în viitorii ani operaţia de preluare a autoturismelor (de către mecanicii asociaţiei) de la domiciliul membrilor A.C.R., transportarea acestora la staţia de asistenţă tehnică, efectuarea reparaţiei şi readucerea maşinii la domiciliul respectiv.

Deoarece o parte a membrilor asociaţiei nu sînt posesori de permise de conducere sau au permise, însă nu au experienţă în conducere, A.C.R. pune la dispoziţia acestora mecanici specializaţi care efectuează operaţia de preluare a autoturismelor noi din depozitele I.D.M.S. asigurînd, totodată, transportul autovehiculului pînă la domiciliul noului proprietar.

Pentru a veni în sprijinul viitorilor conducători de autovehicule, asociaţia noastră a introdus, în programul de iniţiere în conducerea auto, un număr de ore de cunoaştere (teoretică şi practică) a mecanicii automobilului. Aceste cursuri sînt susţinute de specialişti din activul obştesc al filialelor, de şefii staţiilor de asistenţă tehnică şi chiar de mecanici cu o bună pregătire profesională. În acelaşi scop, A.C.R. a iniţiat organizarea de excursii de documentare, în grup, cu autocarele, pentru absolvenţii cursurilor de iniţiere în conducere,

GHERLA (jud. Cluj). Staţia de asistenţă tehnică a filialei orăşeneşti.

care urmează să susţină examenul pentru obţinerea permisului. Cu acest prilej, un cadru de specialitate explică situaţiile de virtual conflict rutier ce pot apărea în trafic şi, evident, modalităţile de prevenire ale acestora.

* * *

Iată, pe scurt, doar o parte dintre noile prestaţii A.C.R., unele introduse ca sondaje, altele deja consacrate după ce şi-au dovedit eficienţa şi utilitatea. Desigur, conducerea asociaţiei, întregul ei activ obştesc, ca şi cel retribuit nu se vor opri aici. Aşteptăm, în continuare sugestii şi propuneri în acest sens din partea dv., a tuturor membrilor asociaţiei noastre pentru ca în anul 1983 gama şi calitatea prestaţiilor să fie pe măsura dezvoltării economico-sociale a Automobil Clubului Român.

0297-B

VĂZUTE ȘI AUZITE LA RALIUL DUNĂRII DACIA '82

RALIUL DUNĂRII-DACIA '82

Pînă la cea de a 17-a ediţie a Raliului Dunării-Dacia, ce s-a desfăşurat în judeţul Tulcea, în perioada 18—20 iunie 1982, mai rămăseseră vreo zece zile. Febra pregătirilor era în toi şi, într-o bună dimineaţă, cineva de la federaţie lansează ştirea că la start vor fi prezenţi Mauro Pregliasco şi Attila Ferjancz.

Vestea a produs bucurie, cei doi piloţi fiind cunoscuţi în ţara noastră pentru că au cîştigat precedentele ediţii ale raliului: Mauro a învins în 1980, la volanul unei puternice Alfetta GTV-turbo, iar Attila a ocupat primul loc în 1981, cu o maşină Renault 5 Alpine.

Demne de luat în seamă erau şi maşinile de care dispuneau aceşti concurenţi: Pregliasco spusese la telefon că va veni la raliu cu o Lancia Rally 2000, omologată recent în grupa B; Ferjancz urma să piloteze un Renault 5 turbo semioficial. Se anunţa, aşadar, un spectacol sportiv de calitate, la reuşita căruia urmau să contribuie şi alţi sportivi cunoscuţi în ţara noastră. Ciubrikov şi unul din compatrioţii săi, Radoslav Petkov, aveau cîte un Porsche 911 de 250 C.P.; Leo Pavlik se înscrisese în competiţie pe un Renault 5 Alpine, iar Nikolai Bolşin conta pe o Lada 1600 de 130 C.P. Pe ce contau echipajele noastre fruntaşe? Balint-Zărnescu, Grigoraş-Scobai, Vasile-Mălăuţ şi Urdea-Banca aveau la dispoziţie maşini Dacia 1300, pregătite la compartimentul

● Gheorghe Urdea-Dacian Banca (Dacia 1300), locul 10 în clasamentul general.

● V. Soots-T. Putmaker (U.R.S.S., Lada 1600), echipaj sosit pe locul secund în clasamentul general.

● R. Petkov-Cr. Stoicev (Bulgaria, Porsche 911) a abandonat spre sfîrşitul raliului, cînd ocupa locul secund în clasamentul general.

RALIUL DUNĂRII-DACIA '82

de competiții al uzinei din Colibași, a căror putere nu depășea 85—90 de cai.

Tulcea, 18 iunie... Orașul dobrogean a îmbrăcat haine de sărbătoare. Acesta urmează să găzduiască pentru prima dată pe aceste meleaguri Raliul Dunării-Dacia, etapă în campionatul european și în Cupa păcii și prieteniei, la care sînt prezenți automobiliști din nouă țări ale continentului. După ce, timp de aproape două decenii, cît a trecut de la înființarea sa, raliul a „hoinărit" prin alte locuri, acum, în sfîrșit, iată-l și aici, la gurile marelui fluviu de la care și-a împrumutat numele. Gazdele tulcene sînt fericite că pot primi, acasă la ele, această importantă manifestare sportivă internațională, căreia i-au asigurat cele mai bune condiții de desfășurare.

Comandamentul raliului se află la Casa de cultură din centrul orașului Tulcea. În fața acestei clădiri s-au insta-

● Cr. Dorche-P. Thimonier (Franța, Citroën Visa), locul 14 în clasamentul general.

lat tribuna oficială, precum și podiumul de start. Ceva mai încolo, pe cheiul Dunării, în tradiționalul „parc închis", stau aliniate cele 86 de mașini admise la revizia tehnică. Iată Renault-ul 5 turbo al lui Krupa, iată Lada lui Bolșin, iată Daciile, iată cele patru

că Raliul Dunării-Dacia din 1982 contează și ca etapă în Trofeul Citröen Visa-Total. Ceva mai încolo se poate vedea un al doilea Renault 5 turbo, înscris în concurs de un echipaj vest-german, iar lîngă el două mașini Polonez-2000.

mis un telex de ultimă oră, pentru a anunța că va lipsi de la start din motive tehnice.

Ce se întîmplă cu Ciubrikov? Nici mașina lui nu se află în parcul de pe cheiul Dunării. Explicația acestei absențe o dă Boian Popov,

● C. Meischner-R. Leonhardt (R.D. Germană, Trabant 601), locul 22 în clasamentul general.

Renault 5 Alpine, iată și cele cinci mașini Trabant 601, pe seama cărora circulă știrea (evident, fantezistă) că au vreo... 90 de cai putere fiecare. Într-un colț al „parcului", stă cuminte un Citroën Visa, adus din Franța, pentru

Dar unde sînt automobilele lui Ferjancz și Pregliasco? De la direcția raliului ni se spune: Attila a telefonat, cerîndu-și scuze, că nu poate veni la Tulcea, deoarece și-a internat tatăl în spital pentru o operație complicată. La rîndul său, Pregliasco a tri-

redactor la Televiziunea din Sofia, care urma să concureze alături de Ciubrikov, ca navigator. Boian a venit la Tulcea, s-a instalat la hotel și l-a așteptat cîteva zile pe Ilia să se prezinte la recunoaștere și antrenamente. Dar Ilia nu s-a prezentat, deoarece cutia de viteze a mașinii sale, trimisă pentru o repara-

RALIUL DUNĂRII-DACIA '82

care trebuia să ia startul cunoscutul pilot braşovean Horst Graef. Cu cîteva zile înainte de raliu, Graef îşi găsise sfîrşitul într-un accident de circulaţie, pe şoseaua Făgăraş—Braşov...

18 iunie, ora 16,30... În absenţa lui Ferjancz, a lui Pregliasco, a lui Ciubrikov, numărul 1 de concurs a revenit pilotului polonez Blazej Krupa, în vîrstă de 36 de ani, de profesie economist, în echipaj cu fotograful, de 37 de ani, Piotr Mystkowski. Cei doi sportivi polonezi au participat pînă acum de şapte ori la Raliul Dunării-Dacia, cele mai bune rezultate obţinîndu-le la ediţiile din 1976 (locul 3), 1980 şi 1981 (locul 2).

Ce l-a îndreptăţit pe Krupa să primească numărul de concurs 1? Faptul că este „pilot prioritar B", ceea ce, în lumea raliurilor, înseamnă un grad, o distincţie. Piloţii prio-

● La jumătatea raliului, L. Balint-C. Zărnescu (Dacia 1300) ocupau locul 8 în clasamentul general. O defecţiune la motor, intervenită în cea de a doua parte a competiţiei, i-a obligat să abandoneze.

ţie la uzina Porsche, n-a putut fi returnată în timp util la Sofia.

O altă absenţă din „parc": maşina Fiat 124 Abarth, cu

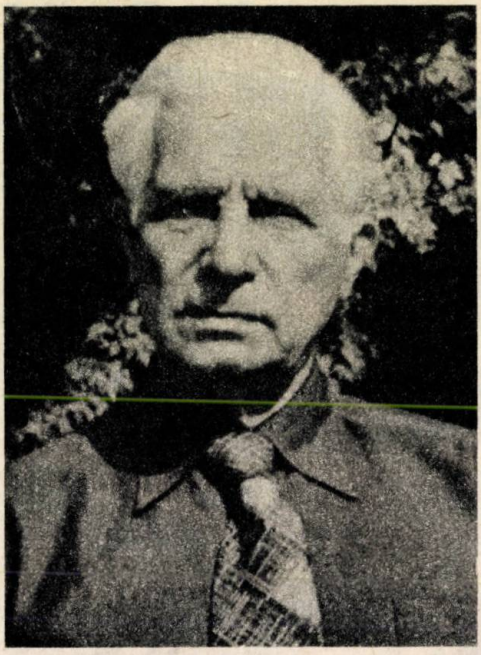
● După o evoluție bună, echipajul A. Anastasov-I. Anastasov (Lada 1600) a fost obligat să abandoneze din cauza unei defecțiuni tehnice.

din marginea orașului Tulcea, pe DN 22A, pilotul (neprioritar) Radoslav Petkov, din Bulgaria, conducînd mașina Porsche 911, l-a „bătut"

ritari au dreptul să plece primii din start și, de aceea, următoarele numere, de după Krupa, au fost atribuite lui Pavlik (2), Kolev (3), Kvaizar (4), Petkov (5), Balint (6), Ștefan Vasile (7), Eugen Ionescu-Cristea (8).

Ora 17,01. Echipajul Krupa-Mystkovski pleacă în raliu. Un raliu de 988 kilometri, cu 34 probe speciale, ce se vor desfășura atît pe asfalt, cît și pe macadam. După obicei, din minut în minut, se dă startul și celorlalte echipaje. Dar n-a trecut decît foarte puțin de la plecarea mașinilor cu numere mici și de pe traseu sosesc cele dintîi rezultate. În prima probă de clasament (5,6 km asfalt), cu o secundă pe Blazej Krupa! În următoarea probă, Krupa se răzbună și-l depășește pe bulgar cu două secunde. A treia probă: Petkov atacă puternic și-i ia polonezului... 11 secunde. În cea de a patra probă este rîndul lui Krupa să treacă la ofensivă, dar rezultatul rămîne în limitele modestiei: Petkov pierde doar 3 secunde.

Continuare în pag. 48



alexe de vassal

În toamna lui 1948, Alexe de Vassal își încheia activitatea sportivă automobilistică, pe care o începuse prin 1925. Ucenicia în competițiile auto și-a făcut-o încă din adolescență, alături de tatăl său, participînd la Turul României. După 1930, el a devenit o prezență din ce în ce mai activă în cursele de automobile ale țării. În 1936 a obținut premiul I în Cupa Carpaților, după doi ani s-a clasat pe locul secund în Circuitul Unirea, iar în vara lui 1948 a învins în Marele Premiu al Republicii Populare Române. Cursa sa de adio, desfășurată în ziua de 1 noiembrie 1948, a fost Marele Premiu al Bucureștiului, pe care l-a cîștigat.

A desfășurat o bogată activitate organizatorică, fiind unul din fondatorii Federației Române de Automobilism și Motociclism, precum și al Asociației Automobiliștilor din România, ambele înființate după eliberarea patriei. În prezent, la vîrsta de 72 de ani, Alexe de Vassal este membru în Comitetul Executiv al A.C.R. și vicepreședinte al Federației Române de Automobilism și Karting.

*

„În anii mei cei mai tineri — mărturisește Alexe de Vassal — am fost atras nu numai de automobilism, ci și de sporturile nautice. Mi-a plăcut iahtingul, participînd chiar la unele concursuri internaționale, cum a fost acela de iole și de star, din vara lui 1939, de la Istanbul. Mai tîrziu, prin 1958—1960, m-am ocupat de sporturile nautice cu motor. Împreună cu alți cîțiva entuziaști, am pus bazele primelor cluburi de hidroglisoare. Unii bucureșteni își amintesc, probabil, de acei „papuci zburători" care lunecau vara, cu două decenii în urmă, pe apele Herăstrăului. La volanul acelor ambarcații se aflau tineri piloți formați în micile cluburi înființate de noi.

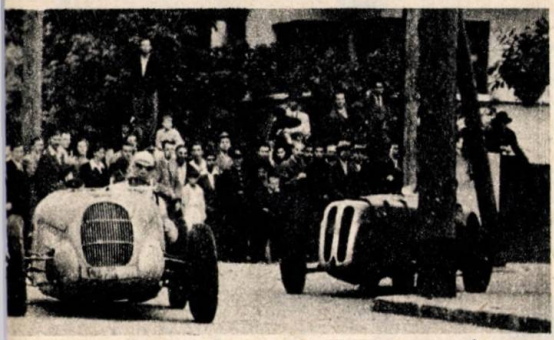
În perioada 1925—1930, tatăl meu, pilot amator, era nelipsit de la întrecerile marii competiții numite Turul României. Era un fel de raliu de mare distanță, care începea și se sfîrșea în București, după ce concurenții parcurgeau cîte 2 500—3 000 de kilometri. Pe parcurs se organizau probe speciale la Feleac, în Maramureș și în alte locuri. Întrecerea avea un parfum de aventură, concurenții luptîndu-se voinicește cu mașinile lor care se defectau, cu intemperiile, cu gropile și cu praful drumurilor din acele timpuri. Încă nici nu ieșisem bine din anii copilăriei, cînd tata m-a luat cu el, ca membru al echipajului, în Turul României. Parcă văd și acum mașina noastră de concurs, un Oakland de serie, cu motor de șase cilindri, cu supape laterale, care abia dădea 42 de cai din cilindreea de trei litri. O dată am cîștigat, iar de cîteva ori am sosit pe locurile doi și trei. Era o performanță, avînd în vedere lungimea traseului și numărul mare de concurenți (cîte 80 sau chiar o sută de echipaje la start).

În acea epocă, atît la noi în țară, cît și peste hotare, echipajele erau formate din trei sau patru persoane. Mecanicii nu rămîneau ca astăzi în mașinile de asistență, ci făceau parte din echipaj, călătorind pe întregul traseu, în automobilul de concurs, alături de pilot și de ceilalți pasageri. În 1936, cînd am cîștigat Cupa Carpaților, la volanul unui Chevrolet de 3 100 cmc, de 40 C.P., coechipierii mei au fost Gh. Gh. Hill și inginerul Alex. Costa-Foru.

...În activitatea mea competițională i-am avut ca adversari pe unii piloți al căror nume este înscris cu litere de aur în istoria sportului cu motor românesc: Alexandru Papană, Jean Calcianu, Petre Cristea. Trucu (Petre) Cristea mi-a fost și adversar și coechipier. Împreună cu el, cu John Ferekide și cu un mecanic, am luat startul, în 1938, în Raliul Monte-Carlo, pe un Ford V8. Am plecat din Atena, pe o vreme destul de blîndă, dar n-am ajuns decît pînă la Györ, în Ungaria, unde am abandonat din cauza unei axe planetare care s-a defectat. Peste zece ani, în ziua de 6 iunie, aveam să fiu adversarul lui Petre Cristea și al lui Jean Calcianu, pe circuitul de la Șosea, în Marele Premiu al Republicii Populare Române. Trucu pilota un BMW de 2 litri, proprietatea lui Petre Iscu, iar eu dispuneam tot de un BMW, de aceeași cilindree, proprietatea Federației Române de Automobilism și Motociclism (F.R.A.M.). Era o mașină adusă din Germania, cumpărată de la văduva doctorului Fritz Werneck, un excelent pilot, care concurase de multe ori în România.

Așadar, m-am așezat alături de adversarii mei pe grila de start, am luat plecarea și... am învins. În același an (1948), peste cinci luni, tot cu un BMW, am cîștigat Marele Premiu al Bucureștiului, învingîndu-l pe Alexe Gheorghiu care pilota o puternică Alfa-Romeo cu compresor. Apoi mi-am încetat activitatea competițională de pilot, continuînd însă să rămîn în mijlocul sportului automobilistic, în calitate de organizator, de sprijinitor al inițiativelor menite să contribuie la propășirea acestei activități.

Mi-a plăcut să mă ocup și de bricolarea unor mașini. Ajutat de cîțiva meseriași pricepuți (printre care frații



Marele Premiu al R.P.R., 6 iunie 1948. În față Alexe de Vassal (BMW). În spatele său, Petre Cristea cu o mașină de aceeași marcă.

Autorul „mărturisirilor" la volanul automobilului cu motor V8, de 145 C.P.

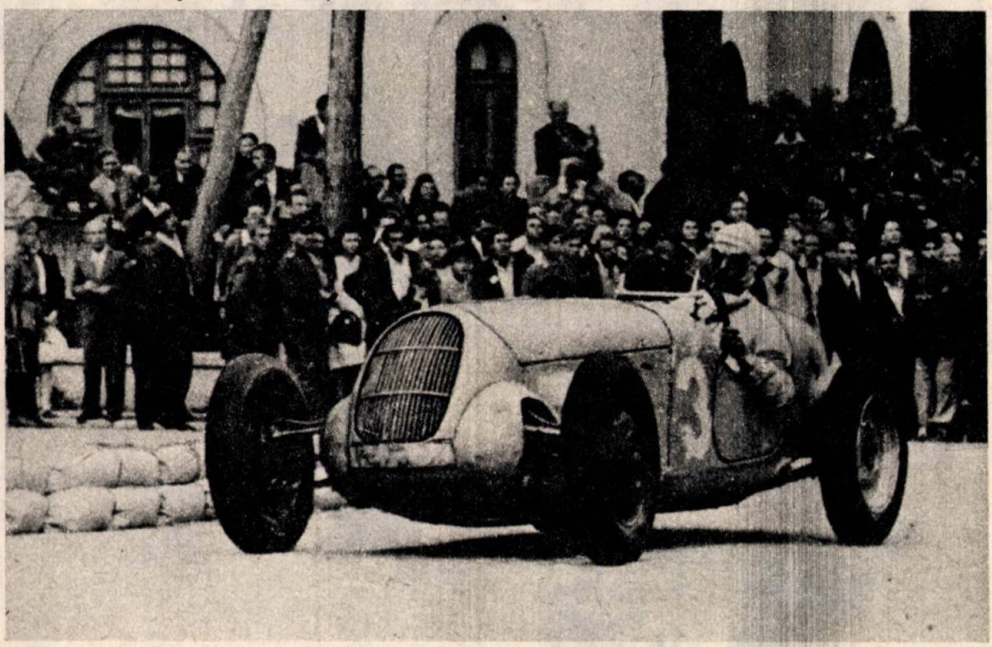
Homoș), am construit în 1936 un automobil de curse, care mi-a dat mari satisfacții. Pe un șasiu de Steyr 12, am plasat o caroserie aerodinamică, frumoasă și ușoară, cu suspensie independentă la toate cele patru roți: în față, suspensia era luată de la o Lancia Lambda, iar în spate era de Steyr. Am echipat mașina cu un motor Ford V8 de 3,6 litri, supraalimentat printr-un compresor. Carburatorul era din seria celor utilizate atunci la mașinile ce alergau în cursele de la Indianapolis. Axul cu came special, carburatorul, compresorul și toate celelalte făceau ca motorul să ajungă pînă la 140—145 C.P., pentru o greutate a mașinii de 950 kg. Într-o probă organizată pe șoseaua Ploiești—Cîmpina, mașina a atins viteza de 180 km/h. Pentru anul 1936 era o performanță! Într-un Mare Premiu al Bucureștiului, aceeași mașină, pilotată de Renato Ferrero, imediat după start, pe o distanță de numai 150 m, a luat un avans de 50 m față de adversarele sale.

O altă mașină de care îmi amintesc cu plăcere este un Ford V8, model 1934. Cînd am cumpărat-o, mașina participase la patru ediții ale Raliului Monte Carlo și la o ediție a lui Giro d'Italia, pilotată de Alexandru Berlescu. Eu i-am modificat caroseria de cîteva ori și am echipat-o cu un diferențial blocabil sută la sută, care, în unele împrejurări, făcea minuni. Țin minte că într-o iarnă, în ajunul Anului Nou 1947, am plecat spre Bușteni, pe o șosea ca sticla. Cînd am ajuns la Posada, am constatat că circulația era blocată, un șir lung de mașini, în special camioane, fiind oprite pe dreapta, deoarece nu mai puteau înainta. M-am oprit și eu, pe partea stîngă, cu două roți pe gheața șoselei și cu două pe acostamentul acoperit cu pietriș. Cîțiva șoferi au venit spre mine recomandîndu-mi să mă întorc la București. Nu le-am ascultat sfatul. Am pornit motorul, și... am demarat ca din tun, ajutat de diferențialul pe care îl blocasem pe loc, printr-o simplă manevră de la bord.

Nu știu exact, dar cred că această mașină se mai află și astăzi în funcțiune. Eu am condus-o timp de 30 de ani, parcurgînd cu ea... un milion o sută de mii de kilometri!"

Dumitru LAZĂR

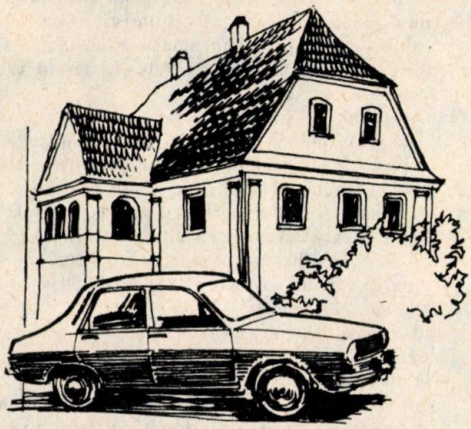
La ieșirea dintr-un viraj cu automobilul de curse BMW.



TURISMUL AUTOMOBILISTIC SE MENȚINE ÎN PRIMUL PLAN

Datele statistice prezentate de organismele mondiale de profil, confirmă că peste 75% din totalul sosirilor turistice s-au realizat pe cale rutieră, transportul aerian în jur de 15%, iar 10% pe cale ferată sau maritimă. Structura turismului anului 1981 confirmă creşterea turismului naţional şi interregional în detrimentul turismului internaţional, pe distanţe lungi.

Analiza turismului european subliniază că în anul 1981 au fost înregistrate 1 miliard 720 milioane de sosiri de turişti din care peste 1 miliard 500 milioane privesc turismul naţional.



Cel internaţional înregistrează 200 milioane de sosiri de turişti, ceea ce reprezintă o creştere de 3,6% în raport cu anul 1980. Veniturile provenind din turismul internaţional au cunoscut o sporire de 10%, ceea ce înseamnă un total de 68,5 miliarde de dolari S.U.A. Turismul interregional reprezintă însă factorul progresiv al turismului, înregistrînd în ultimii cinci ani peste 85% din totalul sosirilor de turiştii.

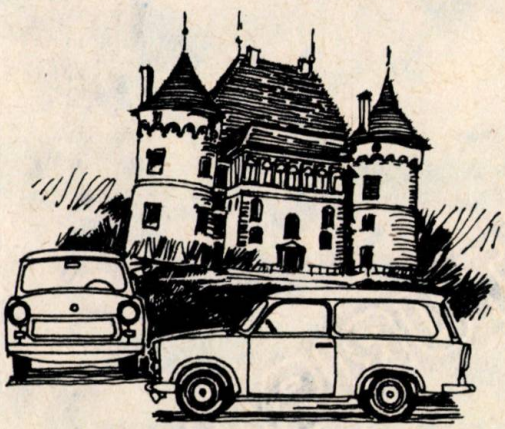
În comparaţie cu alte sectoare de producţie şi consumaţie, domeniul turismului se menţine, în ciuda conjuncturii economice generale, ca o piaţă încă rentabilă.

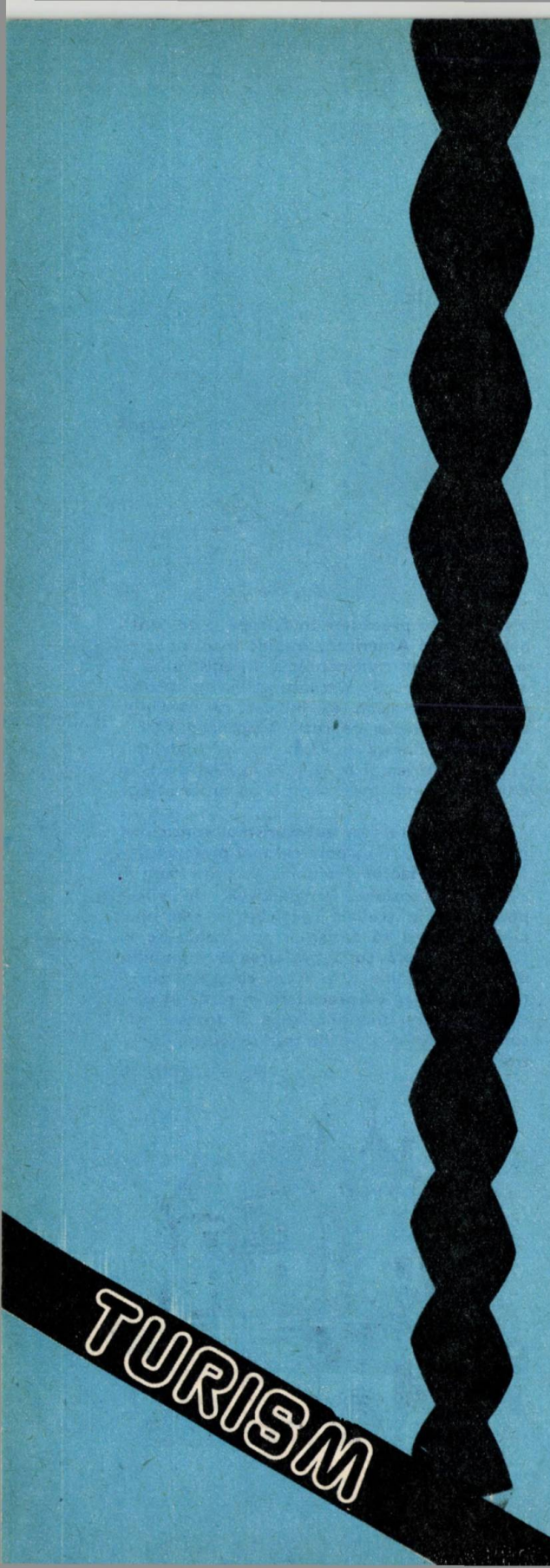
În acest context trebuie subliniat că turismul automobilistic ocupă locul preponderent în cadrul turismului mondial, autoturismul fiind folosit de peste 75% din turişti în cadrul călătoriilor ce le efectuează.

Deşi autoturismul este utilizat ca mijloc de transport cu precădere în Europa şi pe continentul Nord American, trebuie menţionat că şi în celelalte continente se înregistrează o evoluţie progresivă a transportului cu autoturismul. Menţionăm că în ţări ca Iordania, transportul rutier reprezintă aproape 73% şi în ţări ca Paraguay 73,6% sau în Salvador 83,8%. În Africa şi în special în Camerun, în Zambia şi Zimbabwe transportul rutier atinge aproape 50%.

Cu toate acestea, autoturismul considerat ca mijlocul de transport cel mai preferat, reprezintă un factor economic de prim rang în activităţile sociale. Perspectivele de viitor prezentate în studiile specialiştilor sînt unanim de acord că turismul automobilistic în strînsă legătură cu dezvoltarea automobilismului, va domina şi în viitor circulaţia turistică, va avansa cu precădere în ţările în curs de dezvoltare, menţinîndu-se în aceeaşi măsură şi în ţările cu veche tradiţie automobilistică.

Dr. O. REINDL





TURISM

LÎNGĂ COLOANA INFINITULUI

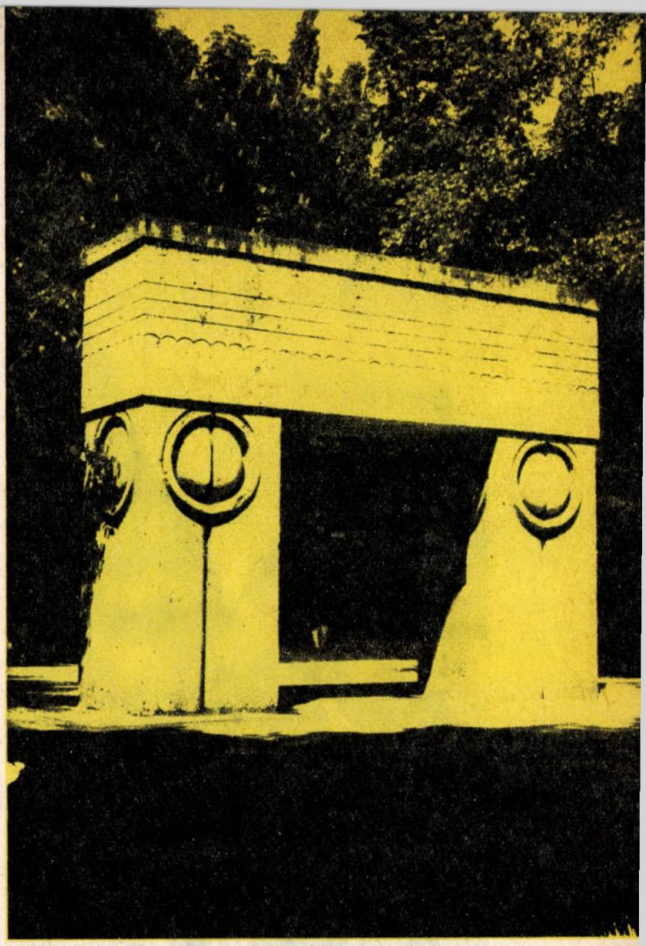
Pentru cei care trec prin Tîrgu Jiu, răscruce de drumuri în Oltenia subcarpatică, se deschide la vest de oraș o zonă în general mai puțin umblată, dar cu totul remarcabilă sub raport turistic. Converg spre ea, în evantai, prelungile spinări ale munților Mehedințiului și Vîlcanului, separate de văi în care se strecoară ape repezi.

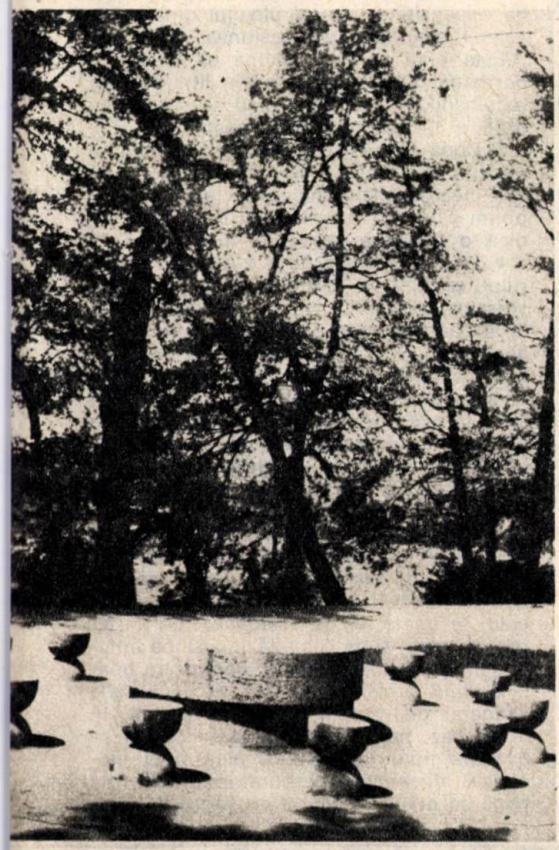
Peisajul cu păduri bogate adăpostește o veche zonă de civilizație a lemnului din care-și trage obîrșia marele Constantin Brâncuși. Poarta sărutului (arc de triumf al spiritului), Coloana infinită (zbor spre înalt) și Masa tăcerii (galaxie perfectă de echilibru) la care duce aleea scaunelor clepsidră (drumul în timp), marile monumente brâncușiene, au — în zona în care vă invităm — superbe modele prin satele de sub munte.

Pe arcul de șosea ce pleacă spre vest de Tîrgu Jiu trecînd prin Arcani, Peștișani, Celeiu, Tismana, pînă la Baia de Aramă o seducătoare arhitectură populară în lemn îl surprinde pe călător cu virtuțile ei. Recunoști în stîlpii de pridvor sau porți romburile Coloanei, născîndu-se unul din altul, cu geometrica lor croială tinzînd spre infinit. Recunoști în alți stîlpi silueta Păsării măiastre, după cum recunoști în crestăturile de sub streșini Cocoșul, sau în lopețile de lemn de prin ogradă Țestoasa zburătoare. E un depozit de simboluri și înțelepciune milenară croit în fibra lemnului și transmis din moși-strămoși, purtat în nemurire și universalitate de Brâncuși. Peisajul — clinele picioarelor de munte — se conjugă aici cu o spiritualitate de care nu-i străină nici Mănăstirea Tismana, cu formele ei și tezaurul de artă din incintă. Un peisaj reconfortant, cu climă blîndă, cu ierni domoale aproape fără zăpezi, cu păduri de castan comestibil, adăpostește un folclor bogat și curiozități naturale din cele mai variate. Structura geologică — roci cristaline și roci calcaroase — stă la baza acestei varietăți. Cristalinul, impermeabil, care păstrează apa, favorizează creșterea unei bogate vegetații (coame împădurite cît vezi cu ochii), pe cînd calcarul, absorbant și permeabil, a dat naștere unor

zone seci, abundente în fenomene carstice. Toponimicele însele vădesc adevărul geografic. Motrul Sec și Sohodolul au albia golită mare parte din an, compuse doar dintr-un pat de pietre albicioase. Curiozitățile de aici au stîrnit de mult interesul oamenilor. În rîndul lor se numără „văile oarbe" în care apa se pierde în propria-i albie pentru a reapărea după cîțiva kilometri; „bolboroasele" izvoare intermitente, sau izbucuri, care tivesc ca o salbă rama nordică a depresiunii Baia de Aramă; peșteri și multe altele. Între acestea din urmă, cea de la Cloșani poate fi vizitată avînd și o stațiune de cercetări a Institutului de speologie. Dar cea mai interesantă curiozitate din zonă o constituie Podul natural de la Ponoare. Pare o perfectă operă de arhitect, cu o deschidere masivă, temeinic calculată, să reziste o veșnicie. Arhitectul este natura și podul e un joc al întîmplării. Deschiderea lui este intrarea unei foste peșteri al cărei tavan s-a prăbușit. Ceea ce a rămas este exact ca un viaduct — în sensul propriu al cuvîntului: poartă pe el un drum. Șoseaua traversează acest pod arcuit peste o vale seacă și peisajul din jur seamănă a „spațiu mioritic".

În toată această zonă dintre Tîrgu Jiu și Baia de Aramă legenda și miturile se împletesc cu peisajul, cu istoria, cu sufletul oamenilor care le-au rostit și făcut, nedezlegați de locul de baștină. De mai bine





de 2000 de ani s-au petrecut aici nedei, purtînd ființa și visurile peste timp, nedei din care a rămas Sărbătoarea liliacului de la Ponoare. În aprilie, în aerul îmbălsămat de miile de tufe de liliac, se petrece aici o sărbătoare a dansului și portului popular care merită să fie văzută.

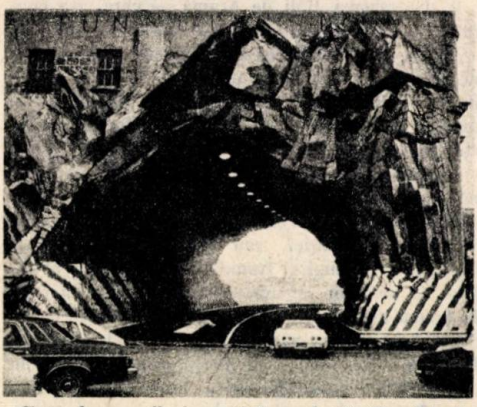
În depresiunea Băii de Aramă — care, așa cum ați ghicit după nume, este locul unor mine de cupru —, acolo unde Motrul își îngemănează apele cu cele ale Brebinei se află localitatea Padeș. De aici a pornit, în urmă cu 160 de ani, mișcarea revoluționară, poporul răsculat pentru libertate, condus de Tudor Vladimirescu.

...Alegeți odată acest vest al Olteniei, într-o primăvară aromind a liliac, într-o vară al cărei soare scînteietor face să lucească lemnul zidirilor, calcarul și verdele vegetației, sau poate într-o toamnă. Toamnele sînt lungi și frumoase aici, anotimp al rodului, al munților, al cîntecelor și veseliei. La Baia de Aramă toamna are culoarea cuprului vechi — cocleală, auriu și rugină. Copiii au degetele înnegrite de nucile verzi sparte cu pietre, gospodarii bat în pămînt stîlpii viitoarelor mese, lăutarii cîntă și oamenii forfotesc în preajma tainei nunții. Taina toamnei împlinite cu rod pentru alte și alte rodiri, de cînd lumea.

Dorin IANCU

mozaïc

Acțiune a serviciului de circulație din orașul Kiev: controlul mediului înconjurător și al bazinului aerian al orașului cu ajutorul unor baloane-sondă.



Este doar o iluzie optică perfectă. Tunelul din imagine a fost construit sub o clădire din orașul Columbia — Carolina de Sud, rezolvînd în același timp o problemă de trafic și salvarea unei clădiri ce purta cu ea amintiri din trecutul orașului.

SERVICE

VARA ȘI IARNA

• VARA, temperatura mediului ambiant este favorabilă funcționării normale a motorului, demarajele neprezentînd nici un fel de dificultăți. Riscurile supraîncălzirii, în special la munte, reclamă un sistem de răcire în perfectă stare de funcționare; radiatorul trebuie să fie curat și în perfectă stare atît în interior, cît și la exterior; toate canalizațiile pentru circulația apei, trebuie să fie curate, fără fisuri sau umflături; colierele de fixare să fie corect și bine prinse; pe perioada concediului de vară, este necesar să fie controlate permanent: tensiunea curelei ventilatorului, funcționarea ventilatorului electric; starea turbinei de aer; nivelul apei în radiator, ca și în vasul de expansiune; nivelul uleiului din motor, nivelul electrolitului; presiunea în pneuri.

Este bine ca întotdeauna să existe în portbagaj un bidon cu cîțiva litri de apă, recomandabil, mai ales cînd se circulă pe drumuri izolate sau pe autostradă.

• După oprire, nu trebuie tăiat contactul imediat, cu motorul fierbinte, ci lăsat să mai meargă cîteva minute la ralanti și să-l oprim cînd joja temperaturii de apă va indica o oarecare scădere.

• La munte, după fiecare oprire a motorului, căldura se transmite foarte ușor diverselor aparate și organe care se găsesc în vecinătatea motorului. Carburatorul este acela care se dovedește deosebit de sensibil la ridicarea temperaturii; benzina din camera de nivel se evaporă, vaporii emanați „sufocă" filtrul de aer și compromit repunerea în funcționare a motorului timp de aproape un sfert de oră după oprire. Pentru a înlătura acest inconvenient, se va apăsa la fund pedala de accelerație, în timpul încercării de demarare. În felul acesta motorul va aspira mult aer care împreună cu vaporii de benzină va realiza amestecul optim. Aceeași dificultate de pornire la cald, se poate ivi, de asemenea, pe un teren plat sau după o cursă rapidă pe autostradă. La multe vehicule, pompa de benzină fiind prinsă de motor, se încălzește exagerat de mult în zilele caniculare. În acest caz, benzina din corpul pompei se evaporă puțin cîte puțin, pînă cînd blochează alimentarea carburatorului. Această pană se numește blocul cu vapori („vapor

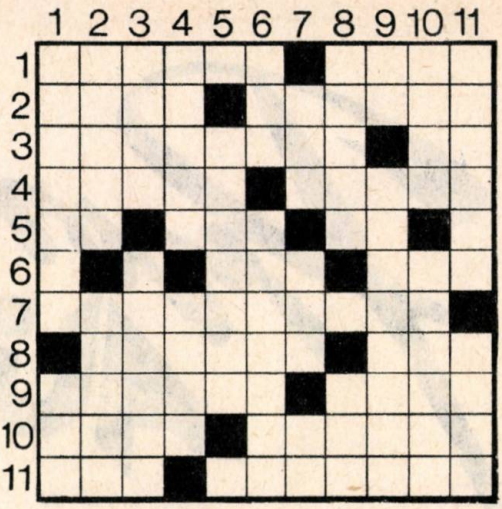
lock"). Dacă vehiculul este oprit, situaţia este înrăutăţită ca urmare a faptului că ventilatorul nu funcţionează. În acest caz, se aşteaptă una sau două ore, pînă ce temperatura scade suficient. Un procedeu foarte simplu constă în răcirea pompei de benzină, ca şi a conductelor, cu o bucată de tifon muiată în apă. Apoi, se efectuează un demaraj lent, prelungit, pentru a se facilita amorsarea.

IARNA, din contra, temperatura scăzută face dificilă folosirea vehiculului, datorită, în principal, faptului că toate fenomenele fizice şi chimice se desfăşoară încet. Piesele mecanice se lubrifiază de asemenea, greu. Prezenţa zăpezii şi a gheţii face dificilă, chiar periculoasă, evoluţia vehiculului. Variaţiile de temperatură aduc îngrădiri şi maşinii şi conducătorului auto, care este obligat să se adapteze noilor circumstanţe. La zero grade, un vehicul în perfectă stare de funcţionare, se comportă normal. Demarajul reclamă folosirea prelungită a dispozitivului de pornire la rece, iar încălzirea ansamblului motor necesită un timp mai lung.

Între —8 şi —10° C, dificultăţile demarajului provin şi de la baterie şi de la carburator. O baterie care prezintă defecte sau care este descărcată nu poate asigura simultan demarajul şi aprinderea. Dacă bateria este în bună stare şi bine încărcată, dar motorul refuză să pornească, de vină este carburaţia, sau, mai bine zis, şocul sau starterul. În acest caz, îmbogăţirea amestecului este insuficientă, datorită faptului că în interiorul motorului se produce o intensă condensare. Se poate înlătura, momentan, acest defect, apăsînd, înainte de a demara, de cîteva ori pedala de acceleraţie, pentru a injecta un supliment de benzină. Înainte de a demara, se lasă 2—3 minute să se rotească motorul, timp în care ansamblul mecanic se încălzeşte progresiv, nepermiţînd apariţia precipitaţiilor.

La —20° C, şi mai jos, apar dificultăţi şi mai serioase în faţa tentativei de punere în mişcare a autovehiculului. Principala cauză o constituie vîscozitatea excesivă a uleiului. Chiar şi dacă bateria este bine încărcată, un motor uns cu un ulei prea vîscos se va învîrti foarte încet. Acest efort suplimentar solicitat demarorului şi bateriei diminuează considerabil performanţele în ceea ce priveşte aprinderea. De aceea, este bine să se cunoască punctul de congelare a uleiului folosit. Pentru fiecare ulei, acest punct este prescris şi, în clipa cînd este atins, motorul se blochează şi demarorul devine inoperant. Utilizarea de grafit coloidal diluat în uleiul din motor poate să uşureze demarajele la temperatură scăzută, dar şi aportul acestui auxiliar este relativ.

Ion BANU



ÎN DEPLASARE

ORIZONTAL: 1) Refugiu montan pentru amatorii de excursii — Deplasare pe calea cerului. 2) Adăpost pentru pescarii amatori care merg în deltă — Loc amenajat cu corturi sau cabane pentru vacanţa elevilor sau a vînătorilor sportivi, cu posibilităţi de parcare a autoturismelor. 3) Unităţi de alimentaţie publică presărate judicios pe toate marile artere de circulaţie — Macaz. 4) Unităţi — A face un viraj. 5) În raid! — Bănuţ mijlociu! — Comună în Sălaj. 6) Un oarecare participant la circulaţie — Marile vîrste ale pămîntului. 7) Absolvirea de o pedeapsă. 8) Drum acoperit de zăpadă — Fluviul vieţii. 9) Deplasare pe mari distanţe şi cu multe peripeţii — Asigură buna întreţinere a căilor de comunicaţii şi reglementează deplasările pe acestea. 10) Animale nordice — Vechii oratori. 11) Acela — Luat aparte.

VERTICAL: 1) Formaţie de maşini care urmează acelaşi traseu — Ceas. 2) Particule de materie — Tip de maşină. 3) Omul care te întîmpină la stînă — A preda un obiect unei persoane. 4) Locul unde te simţi cel mai bine — A porni într-o deplasare. 5) Farmecul reconfortant al unei deplasări în aer liber. 6) Avantaj (fig.) — Caserole pentru păstrarea untului. 7) Mult apreciatul nostru turism de teren — Peisaj — Emil Popescu. 8) A usca — A face un popas. 9) Primele la barieră! — Cel ce efectuează o intervenţie chirurgicală. 10) Program şcolăresc — A depana. 11) Rolul apei sau al aerului în buna funcţionare a motoarelor. — Şi cu asta basta.

I. PĂTRAŞCU

Proiecte AUTO 2000

Cum vor arăta automobilele peste zece ani? Dar în anul 2000? Întrebarea este veche, s-ar putea spune că s-a născut odată cu automobilele şi de atunci ea trezeşte aceeaşi curiozitate.

Dacă vrem să ştim ceva despre viitor, este nevoie să observăm puţin trecutul şi vom descoperi că evoluţia automobilului este un necontenit proces de perfecţionare — de încercări şi renunţări de idei — de sporire a randamentului organelor sale mecanice şi în mod particular de reducere a greutăţii caroseriei în paralel cu mărirea rezistenţei acesteia şi cu posibilitatea de a fi produsă la un preţ de cost tot mai scăzut.

Pentru primele automobile produse artizanal nu s-au pus probleme deosebite de economie. Odată cu dezvoltarea producţiei de serie au început să apară studii atente privind structura automobilului.

Şasiurile construite în perioada anilor 1920—1930 se bazau pe o structură grea, formată, de obicei, din două lonjeroane legate prin cîteva traverse din bare pline de oţel, foarte asemănătoare cu compunerea cutiei toracelui uman. Următorul pas în evoluţie a fost realizat prin uşurarea profilelor din oţel, prelucrate în forme profilate deschise sau închise.

În perioada anilor 1940 şasiuri astfel construite şi rigidizate suplimentar de un plan orizontal din tablă de oţel au servit drept structură de bază pentru caroserii uşoare de mare serie (Fiat Topolino sau Volkswagen „cărăbuş"). Caroseriile realizate dintr-o formă rigidă din tablă groasă asemănătoare cu o carcasă de broască ţestoasă erau totuşi grele.

Începe epoca caroseriilor de tip carcasă autoportantă produse în serie mare. Acestea aveau capacitatea de a fi rezistente prin alcătuirea carcasei fără a mai avea nevoie de un şasiu suplimentar. Din această categorie a rămas celebru modelul Renault 1937 Juvaquatre.

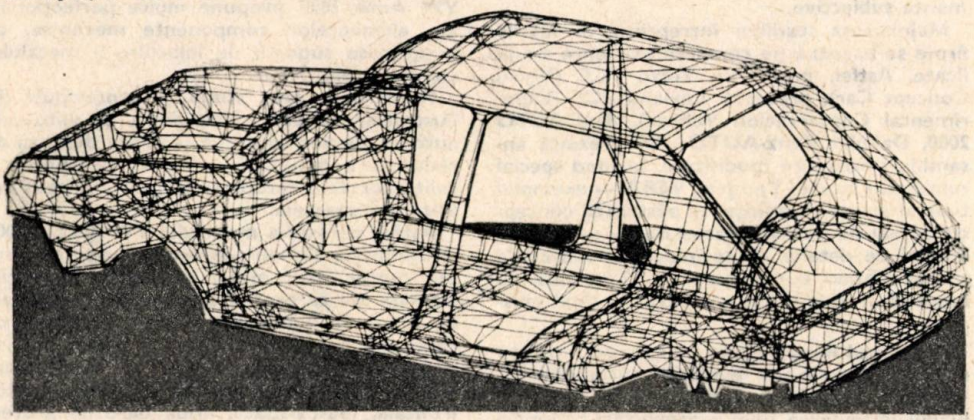
Asemănarea dintre carcasele autoportante şi craniul uman este demult cunoscută. Ambele sisteme se bazează pe o carcasă închisă, rigidă, cu cît mai puţine goluri. Caroseria modelului Austin Morris Mini este poate cel mai potrivit exemplu de carcasă autoportantă cu puţine orificii şi acestea de dimensiuni cît mai mici.

Oul este un model de carcasă autoportantă uşoară şi în plus are şi o formă aerodinamică. Ne întrebăm atunci de ce oul nu devine modelul ideal de caroserie autoportantă. Calculul matematic demonstrează, totuşi, că forma de ou funcţionează numai în ipoteza formei ideale, închise. Orice orificiu sau alterare a acestei forme îi scade mult rezistenţa. De altfel nici natura nu „fabrică" ouă cu protuberanţe sau orificii! Caroseriile cunoscutelor modele Fiat 600 sau 850 se apropie destul de mult de forma de ou geometric şi după ruginirea fundului caroseriilor acestora, la modelele uzate, se constată că întreaga carcasă este compromisă.

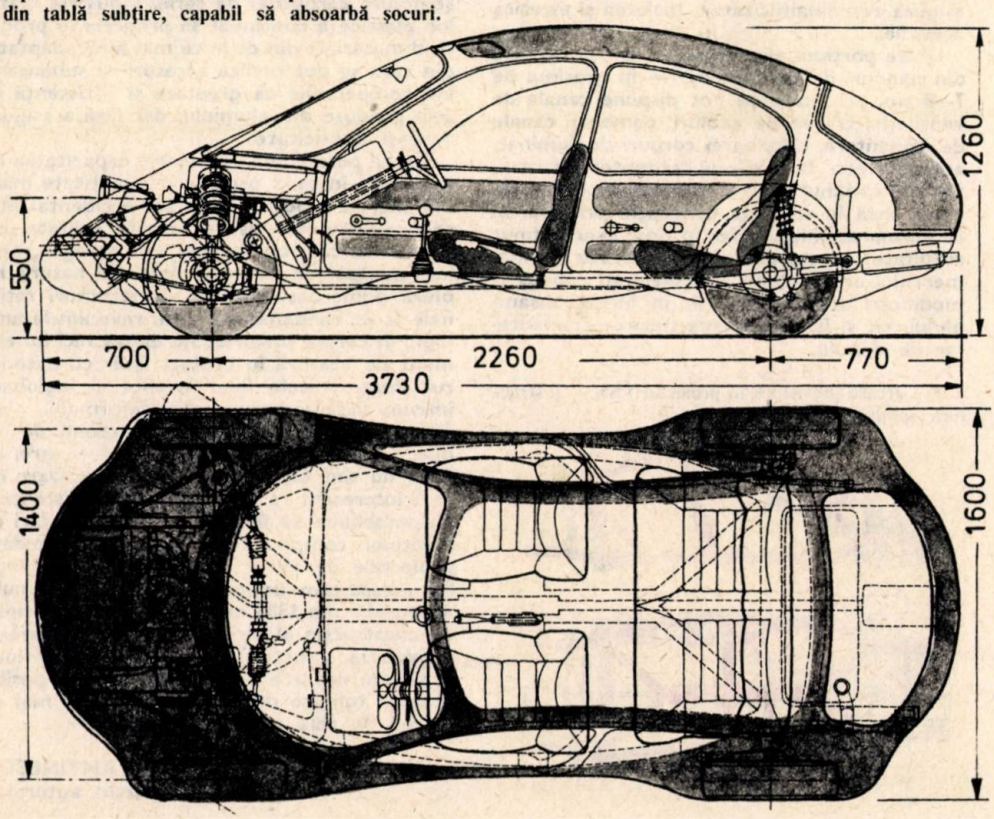
Începînd cu anii 1950, constructorii europeni de automobile au continuat evoluţia uşurării caroseriei prin adoptarea unui nou tip de structură autoportantă formată din 40—50 repere profilate din tablă groasă acoperită cu o membrană din tablă de oţel subţire de circa 0,6—0,8 mm. Astfel de caroserii cîntăresc numai 250—350 kg sau aproximativ o treime din greutatea automobilului. Este oare aceasta greutatea minimă ce o poate admite o caroserie? Mai poate fi mărită rezistenţa acesteia?

Numeroase studii şi prototipuri experimentale demonstrează că e posibilă evoluţia descrisă, că la ora actuală caroseriile sînt încă proiectate subiectiv — cu forme relativ empi-

Structură de automobil realizată grafic de un calculator care operează optimizarea dimensiunilor componente. Imaginea în perspectivă poate fi redată pe ecran sau pe desen în cîteva secunde, din orice punct de privire solicitat prin program. Exemplificarea aparţine modelului FIAT RITMO.



Proiectul VSS în secţiune longitudinală şi plan. Forma aerodinamică de „talpă" studiată prin calcul de către Pininfarina se regăseşte în creaţia arhitectului Renzo Piano. Carcasa spaţială reprezintă de fapt un şasiu tridimensional acoperit cu o membrană din tablă subţire, capabil să absoarbă şocuri.



rice bazate pe o experienţă acumulată, dimensionarea elementelor sale componente făcîndu-se în etapa finală prin metode de calcul modern. Testarea prototipurilor duce la numeroase corecturi la fel de empirice — ansamblul final fiind un compromis de elemente subiective.

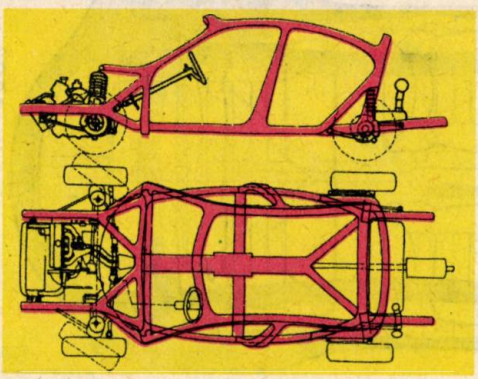
Majoritatea studiilor întreprinse de marile firme se bazează pe caroserii existente modificate. Astfel, proiectele Volvo VCC (Volvo Concept Car), proiectul Leyland ECV (Experimental Conservation Vehicle), Audi-AUTO 2000, Daimler Benz-AUTO 2000 prezintă ansambluri existente modificate. În mod special remarcăm studiul Peugeot VERA — exemplul tipic al acestei tendinţe: se păstrează conceptul actual de formă a caroseriei — se fac modificări de detaliu — se înlocuiesc materiale şi... se obţine o reducere de 52 kg faţă de modelul produs şi comercializat în mod obişnuit.

Arhitectul Renzo Piano nu este de acord cu această direcţie în evoluţia automobilului, susţinînd o totală regîndire a formei automobilului în vederea unei reorganizări raţionale a tuturor elementelor structurii componente.

O idee interesantă de viitor a fost prezentată prin proiectul VSS, studiat în cadrul unui institut specializat din Torino de arh. Renzo Piano. Modelul VSS este o structură autoportantă de tip schelet „cavitate toracică", îmbrăcat în diverse folii din mase plastice care asigură aerodinamicitatea, izolarea şi estetica acestuia.

Unele porţiuni ale caroseriei sînt proiectate din panouri de tip „sanviş" — în grosime de 7—8 cm, prin care se pot dispune canale de ventilaţie, trasee de cabluri, comenzi, canale de alimentare, difuzoare, corpuri de iluminat, accesorii etc. Regîndirea caroseriei s-a realizat cu sprijinul instrumentelor moderne de calcul încă în faza de concepţie primară, în conformarea iniţială, iar în final s-au obţinut rezultate spectaculoase în sporirea randamentului ansamblului. Calculele au condus la modificări importante atît în forma ansamblului, cît şi în dispunerea tuturor elementelor de detaliu.

Carcasa prevăzută în proiectul VSS — o structură spaţială tridimensională.



Proiectul „AUTO 2000", iniţiat de grupul Volkswagen, se bazează pe o concepţie intermediară între ideea perfecţionării maximale a unei structuri existente (Peugeot-VERA) şi ideea unei restructurări totale a ansamblului automobilului (proiect Fiat-VSS). Proiectul VW Auto 2000 propune multe perfecţionări ale elementelor componente mecanice, cu numeroase sugestii de înlocuire a metalului cu mase plastice.

Numeroase alte studii şi prototipuri (în ilustraţie) ne dau certitudinea că viitoarele automobile vor continua tendinţa descrisă de reducere a greutăţii caroseriei, de sporire a calităţilor sale aerodinamice, de mărire a rezistenţei acesteia.

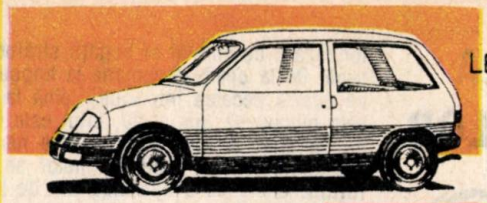
Astfel, caroseria modelului VW-AUTO 2000 se compune dintr-o platformă ce conţine grupul motor, transmisie, suspensie, panourile laterale ale caroseriei şi panourile orizontale de acoperire a acesteia — toate prevăzute cu rigidizări din profile de oţel. Ansamblul se vopseşte şi, în final, se completează cu subansambluri fabricate din mase plastice: mască frontală, mască-spate, aripi, bare de protecţie. Astfel de subansambluri au forme de protecţie, de rigidizare a panoului rabatabil de acces la motor, susţin bara de protecţie, constituie suport pentru faruri şi semnalizatoare, radiator de răcire şi conducte de aer.

Toate proiectele de viitor prevăd continuarea folosirii profilelor şi a tablei de oţel în structura caroseriei de serie. Industria maselor plastice a continuat să progreseze producînd materiale din ce în ce mai bine adaptate, din care se pot realiza accesorii şi subansamble comparabile ca greutate şi rezistenţă cu cele produse din aluminiu, dar fără a asigura aceeaşi elasticitate.

Oţelul posedă, de asemenea, capacitatea de a absorbi în mod progresiv o cantitate mare din energia produsă de un şoc accidental. Masele plastice nu posedă această calitate, ele absorbind cantităţi reduse din energia şocului, ca apoi să se rupă. Întrucît natura ne oferă numeroase modele de structuri raţionale şi de randament optim, revenim la analogii: în corpul omenesc nu există nici un element de osatură în contact liber cu exteriorul, toate oasele fiind învelite şi înglobate într-un sistem de protecţie deformabil, elastic, cu grosimi variabile, dar extrem de robust (poate cu excepţia unghiilor — care, de fapt, nu sînt elemente structurale). Oare nu ar fi interesant ca şi structura de rezistenţă a automobilului să fie înglobată în panotări cu funcţiuni complexe? Cel puţin deocamdată proiectele de viitor indică această tendinţă. Ne îndepărtăm treptat de prototipul primului automobil din 1886 care se baza pe principiul de construcţie al bicicletei cu cadru aparent.

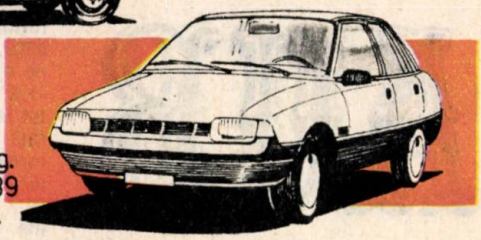
Evoluţia structurii automobilului continuă şi sîntem departe de a epuiza limitele posibilităţilor tehnice de care dispunem şi mai cu seamă de cele ale imaginaţiei.

Arh. Horia CONSTANTINESCU
(Desenele aparţin autorului)

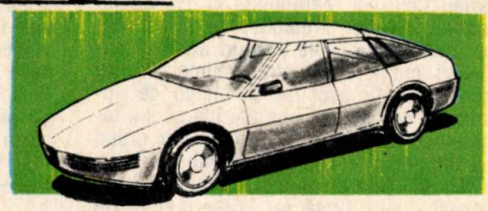


LEYLAND-ECV 2
motor 3 cil. 1000 cmc
consum 2,82 l/100 km.

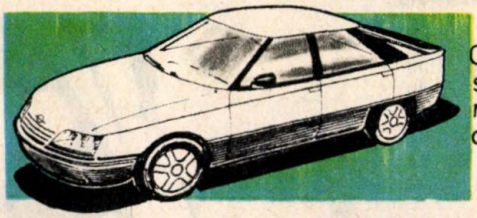
RENAULT EVE
motor 4 cil. 1108 cmc
transmisie prin curea
tip Van Doorne, 845 kg.
aerodinamica Cx= 0,239
consum 4,1 l/100 km.



FORD PROBE III
aerodinamica Cx= 0,22

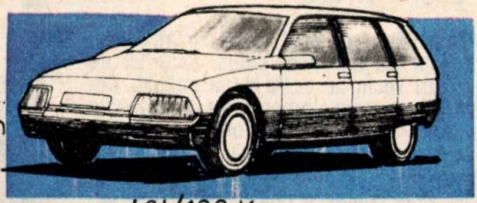


GENERAL MOTORS
AERO-X
aerodinamica
Cx = 0,285



OPEL TECH-1
studiu pe o structură
mecanică Opel "Kadett"
aerodinamica
Cx = 0,24

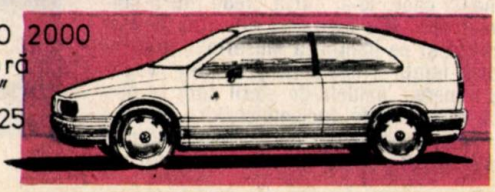
UNI-CAR-AUTO 2000
motor Diesel 2499 cmc.
98 CP transmisie prin
curea tip Van Doorne
greutate 1375 Kg
viteza max 190 Km/h



consum 4,6 l/100 Km

AUDI-AUTO 2000 motor 4 cil.
turbo 1588 cmc
greutate 1179 Kg.
aerodinamica Cx= 0,28
consum 5 l./100 Km

VOLKSWAGEN-AUTO 2000
studiu pe o structură
mecanică VW "GOLF"
aerodinamica Cx= 0,25
consum varianta
Diesel 3,3 l./100 Km



ÎN ȚARA MUNȚILOR CU AUR

Soare fierbinte de vară se ridică dincolo de păduri. Pe culmea rotunjită a Muntelui Găina tulnicele vestesc deschiderea „Tîrgului de fete". Jur împrejur Munții Apuseni, cu altitudini modeste, dar cu peisaje de-o varietate și o poezie rar întîlnite compun un imperiu de natură generoasă.

Către Găina converg crestele alungite ale munților Bihariei, Codrului, Zarandului și Trascăului ca un magnific evantai. Frumoase pe dinafară și bogate pe dinăuntru, aceste ținuturi au fost leagănul epopeii moților, din străvechime. Printre nenumăratele bogății ascunse în stîncă se numără și aurul - de crezi că soarele însuși s-a topit scurgîndu-se în munți. Numele micilor orașe și așezări dimprejur - Scărișoara, Albac, Roșia Montană, Abrud, Baia de Arieș,Curechi, Criscior, Brad, Cîmpeni - sînt parcă tot atîtea cînturi ale unei epopei aspre și spectaculoase.

Merită „citită" această „carte" în care șoselele bune venite de pretutindeni (de la Arad, Timișoara, Cluj-Napoca, Oradea, Deva și din alte locuri) oferă o „lectură" savuroasă - de etnografie, istorie, artă, arhitectură, datini și nespuse frumusețI naturale.

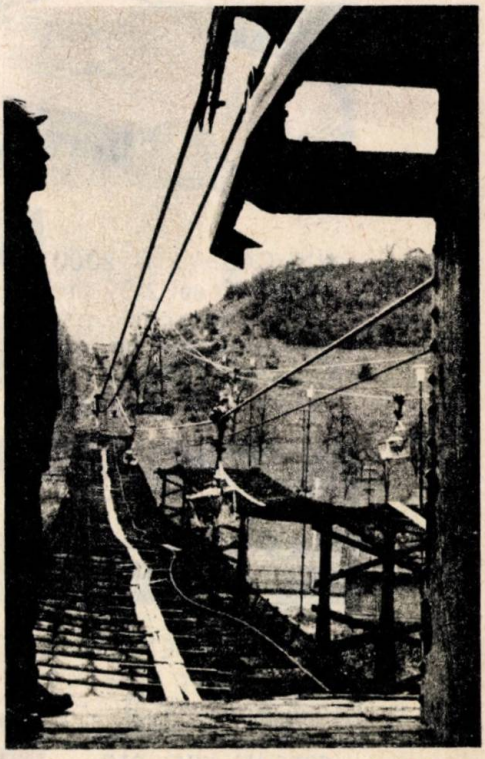
„AURI SACRA FAMES!"

„Blestemata foame de aur!" cum exclama Vergiliu în „Eneida", a însemnat chipul locurilor de aici cu amintiri vechi de peste două milenii. Numele așezărilor de care vorbeam nu datează din epoca în care Herodot amintea unicele mine de aur cunoscute pe atunci în Europa. Doar Abrudul păstrează vechea denumire dacică: Abrudava.

Sîntem la Brad. Chiar și pentru ochii unui călător neavizat orașul își mărturisește pasiunea pentru tradiție. Istoria este scrisă în ziduri. Și dacă de la casa cu pridvor și acoperiș de șindrilă pînă la imobilul modern, distanțele în spațiu nu sînt prea mari, timpul care le separă se măsoară în secole.

La prima vedere Brad pare un orășel nou ca oricare altul. Dacă, la anumite ore, n-ai vedea minerii cu căștile, salopetele și lămpile lor ieșind sau intrînd în case, te-ai putea crede într-o stațiune climaterică. Dar cum ieși din oraș descoperi, la Brasa și pe înălțimea Musariului, funicularele, calea ferată a uzinei de preparare, vagonetele cu minereu, haldele de steril care te pun de îndată în ambianța îndeletnicirilor.

Ne oprim la Muzeul aurului, unul din rarele muzee de acest gen din lume, unde un surprinzător tezaur de minuni și bogății strălucește în vitrine. De la opaițele romane la lingourile de aur ce poartă pecetea imperiului, pînă la miraculoasele blocuri de aur nativ, totul este inedit. Sute de varietăți de roci, despre care nici nu-ți poți imagina că poartă prețiosul metal, se aliniază pe rafturi. Unele au o aparență atît de banală încît dacă le-ai găsi pe drum, le-ai arunca cît-colo ca pe o piatră oarecare. Cu totul altfel se prezintă însă blocurile de aur nativ. Ce bijutier și-ar fi putut imagina, de exemplu, o piatră cenușie, presărată cu lacrimi galbene, bizar dispuse, zeci de forme de frunze din specii necunoscute de botanică, nervuri ramificate ca o hartă în relief așezată pe o placă de granit, cercei în spirală, siluete ce seamănă perfect cu șopîrle, palmieri, șerpi sau cu imagini onirice și fabuloase care captează privirile ore întregi? Un laborator natural insesizabil, ascuns în măruntaiele muntelui, a modelat aurul în forme ce se așternsub ochii noștri ca un caleidoscop magic, părînd a evoca întreaga istorie a locurilor. A fost aici un „El Dorado" faimos în antichitate, care a trezit cupiditatea lui „Darius al lui Histaspe", apoi pe cea a unei întregi serii de împărați romani ce-și doreau vistieria plină. Poate să fi auzit povestindu-se că dacii au ascuns în munții lor „Lîna de aur" din Colchida în căutarea căreia îndrăzneți Argonauți au rătăcit lungă vreme pe mare. Și dacă privim harta locurilor, pe care legiuni romane cu nume răsunătoare (Flavia, Gemina, Macedonica, Adjutrix și altele) și-au însemnat marșul prin Dacia,

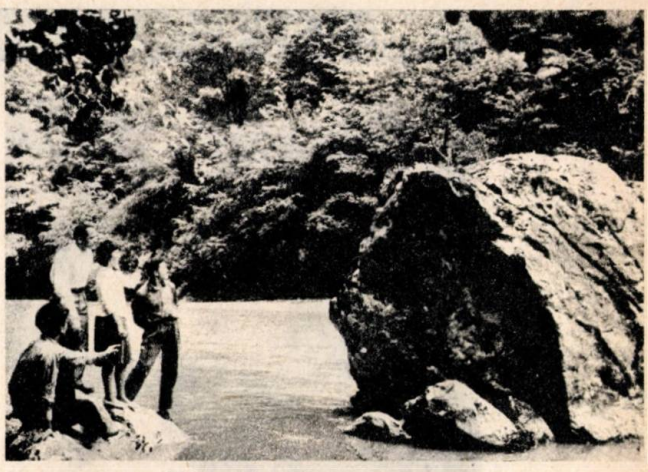


Funiculare la Musariu.

vom vedea că drumurile lor converg toate către un punct din inima țării lui Decebal aflat în sud-vestul Transilvaniei, acolo unde se găsea și capitala fortificată a ultimului rege dac, dar și masivele ce ascundeau „Lina de aur". Martor mai stă încă, între Abrud și Roșia Montană, un munte ros, ca un lemn de carii, și care mai poartă și azi numele de Cetatea Romanilor. Pare într-adevăr ca o ruină de cetate. Dar nu-i ruină, ci munte sfredelit de sus în jos de romani, plin de puțuri și tunele săpate cu sete și știință pe urmele filoanelor de aur nativ.

Am fost în mina de la Musariu. Pentru plăcerea de a-i vedea lucrînd pe „căutătorii de aur" de azi. La 200 de metri sub pămînt, într-o mină modernă, un șef de echipă cercetînd cu migală frontul îmi spunea: „Trebuie să ai simț. Să știi să urmărești filonul pînă la încrucișarea lui cu altul. Acolo, în acel punct, poți descoperi o zonă abundentă în nativ". Da, este adevărat, dar multor mineri experimentați li s-a întîmplat să sape la răscruce de filoane și să nu găsească decît un... gol. Atunci rîdeau și exclamau cu umor: „Și pe aici au trecut bătrînii!".

Citind documente, răsfoind texte și privind fotografii, văd parcă desenîndu-se sub ochii mei tabloul acestor munți bogați de acum cîteva decenii, locuiți de cei mai săraci oameni din țară. Din tată-n fiu, moții au fost mineri și tăietori de lemne. Ținutul lor nu le înlesnea practicarea agriculturii. Dar scormonind prin măruntaiele pămîntului în căutarea metalului galben, trăiau într-o mizerie socială de nedescris. Absența asistenței medicale, lipsa de aprovizionare țineau ca într-o ceață micile așezări pierdute printre coline, casele din care ieșeau la patru dimineața, adunîndu-se în mici grupuri, mineri sfrijiți, purtînd lămpi, semănînd cu o ceată de licurici care se îndreptau, în orice anotimp, spre gurile negre ale puțurilor. Mă gîndesc la minele sinistre de altădată, ca niște cavouri, pe care Geo Bogza le descria în imagini de neuitat în a sa „Țară de piatră". Condițiile de lucru erau mai grele decît în oricare altă parte. În unele locuri tunelurile erau atît de înguste încît nu puteau pătrunde în ele să scormonească decît copii de 12–14 ani. Vechi fotografii care ni-i arată ieșind din asemenea puțuri, cărînd în spate coșuri grele cu minereu, sînt impresionante. Îmbrăcămintea lor de dimie groasă, sfîșiată de colțurile stîncoase și murdărită de noroiul galeriilor era aproape ca o coajă de arbore. Și acești oameni purtau în coșurile lor, din întuneric spre lumină, nici mai mult, nici mai puțin decît... aur. De dimineață pînă noaptea tîrziu, oamenii coborau în mină, în patru schimburi pentru a ieși tot în patru schimburi, cu marile lor coșuri în spinare umplute cu „pietre", coșuri cîntărind uneori peste 100 kg. Unii locuiau la 2–3 ore distanță de minele în care lucrau și mulți dintre cei care intrau în mine nu mai revedeau soarele timp de 5–6 zile. Dar, scoteau aur! Romanii au săpat galerii drepte, regulate. Dar aviditatea „întreprinzătorilor" și a patronilor de mină de-acum cîteva decenii nu mai lăsau timp unei exploatări metodice, astfel că minele de la Roșia Montană au sfîrșit prin a se transforma într-un veritabil și ramificat labirint subpămîntean.



Secvență de pe Valea Arieșului.

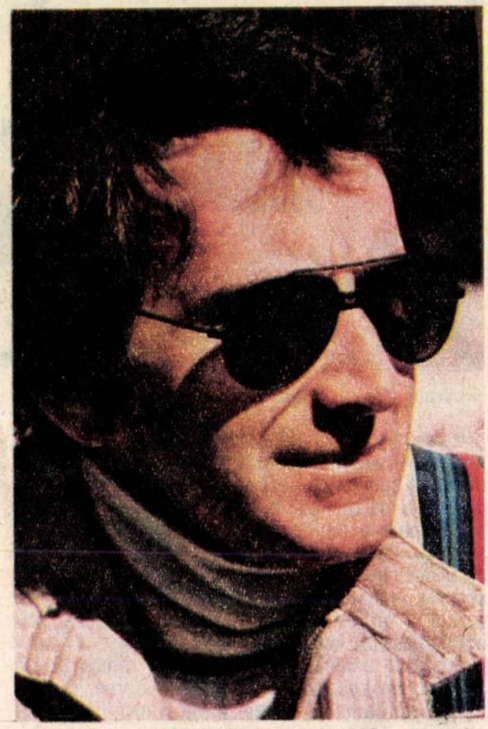
Ieșim din mină, din galeriile cenușii, urmărind itinerarul vagonetelor către funicular. Mai demult, se spunea că „aurul iese din noroi". Pentru cine n-a văzut cu propriii săi ochi lucrurile, spusa pare o figură de stil. Dar marile halde de steril și scurgerile semănînd cu niște leneșe rîuri de noroi strecurate printre văi, compun un peisaj selenar în care urmele oamenilor lasă în praful moale și fin urme asemănătoare cu cele ale primilor pași ai omului pe Lună.

Procesul milenar de extracție a rămas poate același. Instalațiile sînt însă moderne cu întreaga lor gamă de utilaje de la transport pînă la zdrobire, concentrare, topire etc.

Nicăieri aurul nu este vizibil. Peste tot descoperi o masă lăptoasă cenușie, de culoarea cimentului, în care plutesc frînturi microscopice de soare. În topitorii, din fluidul incandescent, metalul galben se scurge în forme mulîndu-se în lingouri. Privind un lingou, încercînd să-i ghicim is-

Continuare la pag. 47

Urmărind traseul unui filon în mina de la Musariu.



JOHN WATSON

După retragerea lui Carlos Reutemann din cursele de formula 1 (eveniment petrecut în primăvara lui 1982), pilotul englez John Watson a devenit decanul de vîrstă al alergătorilor de Grand Prix. Născut la 4 mai 1946 la Belfast, Watson a luat startul în 138 de etape ale campionatului mondial, cîştigînd patru dintre ele, cu maşini Penske şi Mc Laren. În sezonul competiţional 1982, Watson a fost mai aproape ca oricînd de obţinerea titlului suprem. Fire reflexivă, retrasă şi modestă, John se bucură de stima colegilor săi de sport, care-i apreciază măiestria la volan şi fair-play-ul.

*

„Am debutat în formula 1 – declară Watson – cu nouă ani în urmă, pe o maşină Brabham, avîndu-l coechipier pe Reutemann. Ce băiat bun este Carlos! El se amuza adesea, confecţionîndu-şi o mină de om cu capul în nori. În realitate, înregistra cu mare precizie tot ce se petrecea în jurul lui. A fost un prieten excelent şi un super-pilot, care merita din plin să devină campion mondial. Păcat că, pe lîngă talentul şi maşinile de care a dispus, n-a avut şi un dram de noroc.

După echipa Brabham, în care am debutat, am semnat un contract cu team-ul Penske. N-am stat în această formaţie decît doi ani, dar m-am simţit excelent. Şi nu spun acest lucru pentru că am obţinut atunci primul meu succes, cîştigînd Marele Premiu al Austriei, ci pentru că Heinz Hofer, şeful echipei, era un model de omenie şi de profesionalitate. Cred că a fost singurul meu şef care m-a înţeles şi m-a ajutat să-mi fac un loc în mica şi ciudata lume a formulei 1.

Prin forţa împrejurărilor, în 1977, am revenit la Brabham, unde l-am întîlnit pe atît de controversatul Bernie Ecclestone. Acest personaj neastîmpărat şi descurcăreţ, avid de bani şi de succese (după părerea unora), manifesta o simpatie deosebită pentru regretatul Carlos Pace, care era un membru mai vechi al echipei. Carlos Pace beneficia de titlul de prim-pilot al formaţiei, eu fiind secundantul lui. Bernie îi vorbea lui Carlos cu delicateţe, iar la mine ţipa ca un scos din minţi. Eu nu reacţionam. Tatăl meu, însă, revoltat de această atitudine, i-a cerut socoteală lui Bernie într-o bună zi. Şi Bernie ce credeţi că a răspuns? Că eu sînt un moliu şi o paiaţă şi numai umplîndu-mă de furie va putea face din mine un bun pilot de curse. Dar s-a înşelat. Pe mine nu mă pun în priză, cum se spune, nici vorbele tari şi nici furia. Eu pilotez excelent cînd mă simt în largul meu, cînd ştiu că sînt în cele mai perfecte relaţii cu cei din jur.

Realitatea mă obligă să afirm că Ecclestone a fost un înger faţă de Teddy Mayer, team-managerul echipei Mc Laren, în care am intrat după aceea. Teddy este un om inteligent, cu experienţă, dar extrem de dificil, de arogant şi de brutal. A avut o copilărie grea, a trăit într-un internat, unde bătăile şi umilinţele erau la ordinea zilei. Această atmosferă a lăsat amprente în fiinţa lui. Doi ani la rînd, 1979 şi 1980, cînd maşinile Mc Laren se defectau mereu, Teddz nu-i trăgea la răspundere pe ingineri şi pe mecanici, ci pe mine. Eu eram ţapul ispăşitor. Coarda se întinsese la maximum şi mă mir cum am rămas totuşi în această echipă. M-au ţinut pe loc setea mea de a pilota maşini de formula 1 şi împrejurarea că n-am găsit un contract mai convenabil cu altă echipă. Am strîns din dinţi, nu i-am răspuns lui Teddy cu aceeaşi monedă şi, iată, anii au trecut, iar eu am avut totuşi ocazia să trăiesc bucuria succesului.

Viaţa în echipele Grand Prix nu este un paradis. La Mc Laren, duritătii managerului i se adaugă duritatea şi aroganţa mecanicilor. În anii 1979– 1980, după un insucces, care nu putea fi pus numai pe seama mea, mecanicii îmi ştergeau noaptea numele de pe maşină şi în loc lipeau o bandă de plastic cu următoarea întrebare: John What's Wrong? (John, unde-i greşeala?). Cu alte cuvinte, mă trăgeau la răspundere, insinuînd că eu sînt vinovatul.

Adeseori am fost întrebat: care sînt piloții care m-au impresionat cel mai mult? Unul a fost Carlos Reutemann, iar altul este Niki Lauda. Nu exagerez deloc afirmînd că Niki este cel mai bun coechipier pe care l-am avut vreodată, un om de o cinste desăvîrșită. Cel puțin față de mine, el n-a umblat niciodată cu ascunzișuri. Întotdeauna mi s-a adresat direct, deschis, bărbățește. Dacă o dată a avut nevoie de anvelopele mele la antrenamente, el nu le-a pus pe furiș în mașina de asistență pentru a se duce cu ele la pistă. M-a anunțat ce va face și acest lucru mi-a sporit încrederea în sinceritatea lui. Este îmbucurător să constați că în lumea formulei 1 mai trăiesc și astfel de oameni".

Poezia zorilor pe blîndele tăpșane din Munții Apuseni.

Urmare din pag. 45

toria, pare imposibil față de tot ceea ce am văzut. Recurgem atunci la metaforă, la lungul drum al unei raze de soare absorbite de munte, așa cum își imaginau dacii și cum astăzi încă bunicii mai povestesc nepoților.

Muntele Găina, cu spinarea sa rotunjită veghează orașul Brad. Pe undeva, Arieșul murmură strecurîndu-se printre munți, purtînd cu sine istoria unui vechi „El Dorado". E în amurg. Minerii din schimbul doi se întorc spre casă. Soarele scăpat în dosul munților pentru a-și depune, cum spune legenda, ofranda razelor sale pe care oamenii se vor duce mîine s-o culeagă din trupul stîncilor.

Dorin IANCU

Structuri arhitecturale noi la Baia de Arieș, așezare adăpostită în căușul unor munți plini de farmec *(baie* — **însemnează** *mină*, **toponimic de străveche origine, foarte răspîndit în Transilvania).**

RALIUL DUNĂRII-DACIA'82

Urmare din pag.31

Acest „duel" ar mai fi putut continua multă vreme dacă, la circa o oră și 20 de minute de la începerea competiției nu s-ar fi întîmplat un eveniment ieșit din comun, aproape necunoscut în istoria raliurilor: frumosul Renault 5 turbo al lui Krupa a luat foc și a ars în întregime, de pe urma lui rămînînd doar un simplu cadru de oțel. Cei doi membri ai echipajului au avut timp să se salveze, dar este lesne de înțeles prin ce emoții au trecut.

Mașina lui Krupa era un Renault 5 turbo din cea de a treia generație. Motorul de 1 400 cmc, cu 4 cilindri în linie, supraalimentat printr-un turbocompresor Garrett, furniza 225 C.P., consumînd un litru de benzină la 3—4 kilometri. Avînd în vedere această „sete" exagerată a motorului (un motor conceput special pentru competiții), echipajul își montase în interiorul mașinii un rezervor suplimentar de benzină. O primă versiune cu privire la motivul accidentului spune că tocmai de la acest rezervor suplimentar s-ar fi declanșat incendiul. Potrivit altei versiuni, Krupa ar fi ratat un viraj și, răsturnîndu-se, combustibilul s-a prelins pe motor, făcînd ca mașina să ia foc și să ardă ca o torță, alimentată din abundență nu numai de benzina din rezervoare, ci și de marea cantitate de materiale plastice din care era alcătuită caroseria.

În timp ce mașina lui Krupa ardea, patru echipaje (trei din Bulgaria și unul din Cehoslovacia) s-au oprit din cursă pentru a da ajutor celor doi sportivi polonezi aflați în pericol. Aceste echipaje au fost: Petkov-Stoicev, Pavlik-Simek, Kolev-Ignatov și Petrov-Tonev. Pentru gestul lor, de fair-play, aceste echipaje au primit de la organizatori cîte o frumoasă cupă.

După abandonul lui Krupa, pilotul bulgar Petkov continuă să rămînă în fruntea clasamentului general, adversarul său cel mai redutabil devenind acum cehoslovacul Leo Pavlik (coechipier Frantisek Simek). Profitînd de performanțele superioare ale mașinii sale, Petkov cîștigă probele speciale de asfalt, în timp ce Pavlik se evidențiază pe cele de macadam.

Prima parte a raliului (494,5 km) se încheie cu victoria lui Pavlik asupra lui Petkov, pilotul cehoslovac avînd în avans aproape trei minute față de adversarul său. În acest prim clasament provizoriu, alcătuit la jumătatea competiției, Balint-Zărnescu ocupă locul 8, Urdea-Banca locul 15, Grigoraș-Scobai locul 18, Ilioaea-Țiț locul 19, Vasile-Mălăuț locul 21... În total 60 de echipaje din cele 86 care luaseră startul.

Instalat la conducere, Leo Pavlik n-a mai părăsit acest post și a terminat ca învingător la cea de a 17-a ediție a Raliului Dunării-Dacia. Trebuie spus însă că nu i-a fost chiar atît de ușor să obțină victoria, deoarece și în cea de a doua parte a raliului Petkov a rămas un adversar redutabil, ce și-a „cravașat" permanent mașina Porsche. Spre sfîrșit, pilotul bulgar a abandonat (defecțiune la motor și la suspensie) și, pe ultima sută de kilometri, Pavlik a putut, în sfîrșit, să conducă ceva mai relaxat.

Leo Pavlik este un pilot în vîrstă de 35 de ani, de profesie tehnician, care face sport automobilistic din anul 1970. Coechipierul său, Frantisek Simek are 32 de ani și este inginer. Pavlik a pilotat la început mașini Skoda. De cîtva timp concurează pe acest Renault 5 Alpine, de 130 C.P., cu care a știut să-și apropie victoria. Sportivul cehoslovac a mai participat de două ori la Raliul Dunării-Dacia (1976 și 1981), dar de fiecare dată a abandonat. Primul loc obținut în 1982 a venit pentru el ca o recompensă, ca să-i spunem așa, pentru eșecurile din trecut. „Sînt fericit că am învins, a declarat Pavlik după încheierea competiției. A fost un raliu selectiv și bine organizat. Voi veni întotdeauna cu plăcere să particip la această întrecere, care s-a desfășurat în cea mai deplină sportivitate".

Numeroși spectatori, în special tineri, au stat ceasuri de-a rîndul în fața panoului de afișaj de la Casa de cultură din Tulcea pentru a urmări evoluția în raliu a echipajelor fruntașe de peste hotare, dar mai ales a echipajelor din țara noastră. Cîte unul, venit mai tîrziu acolo, întreba: „Ce face Balint? Dar Urdea? Dar Ștefan Vasile?" Iar Balint „făcea" bine. La un moment dat, el se afla pe locul 8 în clasamentul general. Din păcate, cu zece probe speciale înainte de finiș, motorul l-a „trădat" și a fost nevoit să abandoneze. În finalul raliului, cel mai bun rezultat dintre concurenții români (locul 10 în clasamentul general) l-a obținut echipajul Gheorghe Urdea-Dacian Banca, „mezinul" lotului reprezentativ al țării noastre.

În Raliul Dunării-Dacia 1982 au luat startul 86 de echipaje și s-au clasat 37. Pe ultimul loc a sosit cuplul craiovean P. Cojocaru-C. Duval, care, la festivitatea de premiere, a primit o cupă. O cupă pentru consolare și pentru tenacitate, cei doi sportivi luptîndu-se bărbățește, mai ales în a doua parte a raliului, cu o mașină care a ajuns la Tulcea, pe ultimii kilometri doar cu... doi cilindri în funcțiune

Dumitru LAZĂR

Foto: M. NIEDL